



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 38]

नई दिल्ली, शुक्रवार, फरवरी, 9, 2007/माघ 10, 1928

No. 38]

NEW DELHI, FRIDAY, FEBRUARY 9, 2007/MAGHA 20, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 7 फरवरी, 2007

सं. टीएमपी/63/2005-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कोचीन पत्तन न्यास के दरमान के सामान्य संशोधन के कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/63/2005-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2007 के 25वें दिन पारित)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास के दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए कोचीन पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण द्वारा सीओपीटी का दरमान अंतिम बार दिसम्बर, 2003 में संशोधित किया गया था और दरमान के साथ यह आदेश 14 जनवरी, 2004 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। दरमान की वैधता आदेश की अधिसूचना की तारीख से दो वर्षों के लिए निर्धारित की गई थी और तदनुसार जनवरी, 2006 में संशोधन किया जाना था।

2.2. सीओपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए पहले अक्टूबर, 2005 में प्रस्ताव दाखिल किया था। तथापि, यह प्रस्तावित दरमान के साथ नहीं भेजा गया था और इसलिए सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि वह प्रस्तावित दरमान के मसौदे के साथ विस्तृत प्रस्ताव दाखिल करें।

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, सीओपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए संशोधित प्रारूपों में लागत विवरणों और प्रस्तावित दरमान के मसौदे के साथ वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया है।

3.2. सीओपीटी ने अनुरोध किया है कि यह प्रस्ताव निम्नलिखित मुद्दों को छोड़कर प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार ही दाखिल किया गया है :

क्र. सं.	टीएएमपी दिशा-निर्देश	विचलन की प्रकृति	कारण
1.	महापत्तनों द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व/रॉयल्टी हिस्सा अधिशेष अम की लागत को पूरा करने के लिए प्रयोग किया जाएगा और प्रशुल्क परिकलन के लिए आय के रूप में शामिल नहीं किया जाएगा।	मै0 इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से प्राप्ति-योग्य रॉयल्टी की पूरी राशि को आय के रूप में लिया गया है।	यह आय वर्तमान सुविधा के हस्तांतरण से प्राप्त हुआ है।
2.	कम्पनी अधिनियम द्वारा अंगीकृत जीवन मानकों के अनुसार प्रदान किया जाने वाला मूल्यहास। (खंड 2.7.1)	मूल्यहास सरकार द्वारा निर्धारित जीवन मानकों के अनुसार परिकलित किया गया है।	उच्चतर मूल्यहास लागत के प्रभार को कम करने के लिए।
3.	निकर्षण और अनुरक्षण लागत प्रत्येक सेवा के लिए किए गए निकर्षण पोत अथवा प्रत्येक सेवा के लिए निकर्षित गाद की मात्रा के आधार पर दिनों की संख्या के अनुपात में गोदियों और बंदर में (i) पत्तन संरक्षणता और (ii) बर्थिंग तथा मूरिंग के लिए बांटी जाए।	दो-तिहाई अनुरक्षण निकर्षण लागत पीओएल कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में बांटी गई है।	वर्धित मसौदा विशेष रूप से कच्चे तेल पोतों के लिए अपेक्षित है।

3.3. प्रस्ताव के मुख्य बिंदु निम्नलिखित हैं :

लागत विवरण :

(i) समग्र पत्तन और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति के पश्चात मुख्य गतिविधियों का लागत विवरण वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है :

क्र. सं.	विवरण	2006-07		2007-08		2008-09		कुल अधिशेष/ घाटा तीन वर्षों के लिए	औसत अधिशेष/ घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में
		रूपए लाखों में	अधिशेष/ घाटा आय पर प्रतिशत रूप में	रूपए लाखों में	अधिशेष/ घाटा आय पर प्रतिशत रूप में	रूपए लाखों में	अधिशेष/ घाटा आय पर प्रतिशत रूप में		
1.	संपूर्ण पत्तन	(-)2829	(-)16%	(-)3478	(-)19%	(-)3725	(-)20%	(-)10,032	(-)18.33%
2.	पत्तन संबंधित गतिविधि	(-)2628	(-)43.69%	(-)3237	(-)50.87%	(-)3647	(-)59.32%	(-)9512	(-)51%
	क) उर्वरक	(-)791	(-)72.26%	(-)1199	(-)103.42%	(-)1311	(-)125.31%	(-)3301	(-)100.39%
	ख) पाइलटेज	(-)634	(-)19%	(-)1036	(-)29%	(-)124%	(-)24%	(-)2524	(-)24%
	ग) बर्ध किराया	(-)114	(-)8.34%	(-)124	(-)8.6%	(-)24.4%	(-)24.4%	(-)557	(-)13.78%
3.	कार्गो संबंधित गतिविधि	(-)870	(-)9%	(-)828	(-)8%	(-)7%	(-)7%	(-)2419	(-)8%
	क) उर्वरक	168	48%	159	45%	47%	47%	495	46.67%
	ख) कोयला और अन्य	(-)4906	(-)405%	(-)4943	(-)383%	(-)373%	(-)373%	(-)14428	(-)387%
	ग) कच्चा तेल और पीओएल	952	15%	968	16%	14%	14%	2803	15%
4.	सपदा	1003	53%	933	51%	50%	50%	2929	51%

(ii). उप-गतिविधियां जैसे कच्चा तेल, उर्वरक, पाइलटेज और सपदा किराये अधिशेष बनाए जाने के लिए उल्लिखित किए गए हैं जबकि सामान्य कार्गो, पत्तन देयताएं, बर्ध किराया बहुत घाटा दर्शाता है। (सीओपीटी द्वारा भेजे गए लागत विवरण के अनुसार पाइलटेज गतिविधियां भी घाटा स्थिति दर्शाती हैं।)

(iii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.11.3 के अनुसार, अधिशेष स्थिति दर्शाने वाली उप-गतिविधियों के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।

(iv). विपणन के दृष्टिकोण से गतिविधि आधारित वृद्धि साध्य नहीं होगी, क्योंकि 15 प्रतिशत की अपेक्षित प्रतिलाभ दर अर्जित करने के लिए घाटे वाली गतिविधियों की मौजूदा दरों में 400 प्रतिशत से 500 प्रतिशत की दर से अत्यधिक वृद्धि करनी होगी। इसलिए, घाटे वाली गतिविधियों में 40 प्रतिशत की वृद्धि सीमित की गई है अर्थात् सामान्य कार्गो, पत्तन देयताएं और बर्ध किराया जो 6.30 प्रतिशत का उचित प्रतिलाभ अर्जित करते हैं।

ख. प्रस्तावित दरमान में संशोधन/प्रशुल्क संशोधन :

(i). पोत संबंधी प्रभार :

पाइलटेज शुल्क को छोड़कर पोत संबंधी प्रभारों में, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, युक्तिसंगत प्रशुल्क ढाँचे के साथ 40 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि प्रस्तावित की गई है।

(क). पाइलटेज शुल्कों के मामले में, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्तमान पांच टियर स्लैबों को कम करके तीन टियर गिरती दरें की गई हैं। 15001 से 30000 जीआरटी स्लैब के लिए वर्तमान उच्चतम दर (0.55 अमेरिकी डॉलर) आधार के रूप में ली गई है और तब संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार तीन टियर में गिरती दरें प्रस्तावित की गई हैं। कटेनर पोतों के मामले में, सीओपीटी द्वारा प्रभार्य 0.33 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी के रियायती प्रशुल्क को आधार दर के रूप में माना गया है और गिरती दरें प्रस्तावित की गई हैं।

- (ख). इसी प्रकार, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुपालन में, मौजूद छह टियर दर के स्थान पर बर्थों के प्रत्येक समूह के लिए एकल टियर बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित किया गया है। इसके पिछले दो वर्षों के दौरान भारत-औसत आय पर 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है। कंटेनर पोतों के मामले में, सीओपीटी द्वारा अनुमत्त रियायती बर्थ किराये पर 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है।
- (ii). (क). बल्क आर ब्रेक-बल्क कार्गो कंटेनर क्यू 10 में प्रहस्तित उदरक को छोड़कर और कच्चे तेल के लिए वर्तमान घाटशुल्क में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (ख). सोडा राख जैसे नए कार्गो पर घाटशुल्क लागू करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ग). सभी प्रकार के तेलीय राल और चंदन तेल के घाटशुल्क में 50 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (घ). टिम्बर की लेवी की इकाई को पत्तन एमटी से भारतीय घन मीटर में संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ङ). आरओ-आरओ पोतों के अंदर/बाहर खींचे गए कार्गो के लिए लागू घाटशुल्क प्रभार के केवल 50 प्रतिशत की वसूली का उपबंध लागू किया गया है।
- (iii). फ्लोटिंग क्राफ्ट प्रभारों में 40 प्रतिशत से 100 प्रतिशत की दर से वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। इसी प्रकार, वर्तमान टोल प्रभारों से 25 प्रतिशत से 60 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iv). घाट परिसरों से घाट के बाहर सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में कार्गो के आवागमन, इसपर घाटशुल्क के भुगतान से पहले, की सुविधा देने के लिए एक नई शर्त लागू करने का प्रस्ताव किया है। बल्क कार्गो के मंडारण के लिए ऐसे सीमाशुल्क बंधित क्षेत्रों का उपयोग करने के लिए उच्चतर पट्टा किरायों का प्रस्ताव किया गया है।
- (v). विलंब प्रभार, घाट इलेक्ट्रिक क्रेन और अन्य उपस्कर के प्रयोग के लिए किराया प्रभारों, पत्तन के बंकों के प्रयोग के लिए लाइसेंस शुल्क और अन्य विविध प्रभारों में 40 प्रतिशत की एकसमान वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (vi). ढके हुए और खुले क्षेत्र के अस्थायी पट्टा की दरों को युक्तिसंगत और आसान बनाए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- 3.4. सीओपीटी ने अपने पत्र में उल्लेख किया है कि सरकार द्वारा मार्च, 2004 में जारी किए गए भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, पत्तन भूखंडों का आरक्षित मूल्य निर्धारित करने के लिए एक समिति का गठन किया गया है। सीओपीटी संपदा किरायों, जैसे और जब अंतिम रूप दिया जाएगा, के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी के प्रस्ताव की एक-एक प्रति इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) और विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। आईजीटीपीएल और विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना/टिप्पणियों के रूप में अग्रोषित की गई थीं। सीओपीटी ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया है।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा करने पर, सीओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है :

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब
(1).	(i). प्रबंधन सहित प्रचालन आय, प्रचालन व्यय और वर्ष 2003-04 से 2004-05 के सामान्य उपरिव्यय वार्षिक लेखों में तत्संबंधी शीर्षों से मेल नहीं खाते हैं। इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 और 2006-07 के अनुमान वर्ष 2005-06 के संशोधित अनुमानों और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों से मेल नहीं खाते हैं। कृपया सभी आंकड़ों का वार्षिक लेखों/संशोधित अनुमानों/बजट अनुमानों से विधिवत् मिलान करते हुए लागत विवरण अधुनातन करें और इन आंकड़ों का वित्तीय दस्तावेजों में प्रतिवेदित आंकड़ों से विधिवत् मिलान करते हुए सभी वर्षों के मिलान विवरण भेजें।	(i). पत्तन की कुल आय में पत्तन क्षेत्र के भीतर ग्राहकों को बिजली की बिक्री से हुई आय और पत्तन क्षेत्र के क्वार्टरों से प्राप्त किराया शामिल है। ये आय पत्तन प्रभारों से सीधे रूप में संबंधित नहीं होने के कारण इन्हें प्रचालन आय से अलग रखा गया है। इसके अलावा, बिजली प्रशुल्क का निर्धारण केरल राज्य बिजली नियामक आयोग द्वारा संलिप्त राजस्व और लागत तत्वों पर विचार करते हुए अनुवीक्षण किया जाता है। इसलिए, बाह्य लोगों को आपूर्ति की गई बिजली के उस भाग पर अर्जित राजस्व और हुए व्यय दोनों को लागत विवरण तैयार करते समय अलग रखा गया है। इसने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के मिलान विवरणों के साथ अधुनातित विवरण भेजे हैं।
	(ii). जवाब के संदर्भ में, सीओपीटी से आगे अनुरोध किया गया था कि : (क). स्पष्ट करें कि क्या सीओपीटी ने अधिसूचित बिजली प्रशुल्क से ऊपर प्रभार्य उपरिव्यय प्रभारों पर केरल राज्य बिजली विनियामक आयोग (केएसईआरसी) का अनुमोदन प्राप्त किया गया है। (ख). पुष्टि करें कि क्या सीओपीटी द्वारा प्रभार्य सभी बिजली उपरिव्यय प्रभार और बिजली उपरिव्यय प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के लिए लागत विवरण से अलग रखे गए हैं। इस बात की पुष्टि भी करें कि बिजली संस्थापनों, तारों आदि से संबंधित निवल प्रखंड को भी नियोजित पूंजी से अलग रखा गया है।	(क). वर्ष 2004-05, 2005-06 और 2006-07 के एआरआर और ईआरसी (समग्र राजस्व माँग और प्रभारों में समाहित राजस्व) के लिए केएसईआरसी का अनुमोदन प्राप्त किया गया है। बिजली प्रशुल्क के विनियमन के लिए केएसईआरसी को प्रस्तुत किए गए एआरआर और ईआरसी में सीओपीटी द्वारा बिजली के वितरण के लिए खर्च किए गए उपरिव्यय प्रभार शामिल हैं। (ख). इस बात की पुष्टि की गई है कि सभी उपरिव्यय प्रभार, उपरिव्यय व्यय और निवल प्रखंड प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन के लिए लागत विवरण से अलग रखे गए हैं।

	(ग). वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों के साथ प्रपत्र 3 में भेजे गए प्रचालन आय, व्यय, एफएमआई, एफएमई और निवल अधिशेष/घाटा के अनुमानन का विधिवत् मिलान करते हुए विवरण भेजें।	(ग). वर्ष 2005-06 का मिलान विवरण भी भेजा गया है। इसने वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों को अधुनातन करते हुए संशोधित लागत विवरण भेजे हैं।												
(2).	<p>(i). कार्गो की प्रमुख मदों जैसे - कोयला, पीओएल, उर्वरक के यातायात अनुमान और कुल यातायात भी वर्ष 2005-06 के संशोधित अनुमानों और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों से मेल नहीं खाते हैं। वर्ष 2005-06 के संशोधित अनुमान वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए यातायात क्रमशः 14 एमटी और 14.67 एमटी दर्शाते हैं। इसके विपरीत, प्रपत्र 2 क में यातायात अनुमानन तदनुसारी वर्षों के लिए 11.50 एमटी और 11.60 एमटी दर्शाया गया है। इसके वित्तीय दस्तावेजों में अनुमानन की तुलना में यातायात अनुमानों में ऐसी भिन्नता के कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों, यदि उपलब्ध हो, और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों के संदर्भ में वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए यातायात, आय और सभी व्यय अधुनातन करें। परिणामस्वरूप, अनुगामी वर्षों 2007-08 और 2008-09 के अनुमानों की भी समीक्षा संशोधित करें, यदि आवश्यक हो।</p> <p>(ii). पुष्टि करें कि वर्तमान वित्तीय वर्ष 2005-06 का यातायात पूर्वानुमान और अनुगामी वर्षों के अनुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना और वर्तमान संभावित वृद्धि के अनुसार हैं।</p>	<p>(i). (क). विवरणों में दिए गए यातायात अनुमान कोचीन पत्तन न्यास द्वारा प्रहस्तित यातायात के संदर्भ में हैं। इसने स्पष्ट किया है कि सीओपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात 11.40 एमटी था। वास्तविक परिदृश्य चित्रित करने के लिए लागत विवरण में यातायात अनुमानन संशोधित किए गए थे। आईजीटीपीएल का यातायात अलग-से दर्शाया गया है। आय और व्यय बजट अनुमानों पर आधारित है इसलिए यातायात अनुमानों में किसी परिवर्तन से प्रस्तुत किए गए आंकड़ों की यथार्थता पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा।</p> <p>(ख). तत्पश्चात, इसने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों के अनुसार यातायात 11.32 एमएमटी है और संशोधित अनुमानों के अनुसार यह 11.64 एमएमटी है। तथापि, इसने वर्ष 2006-07 के संशोधित अनुमानों के आधार पर लागत विवरण संशोधित नहीं किए हैं।</p> <p>(ii). यातायात पूर्वानुमान पंचवर्षीय योजना अनुमानों के अनुसार है।</p>												
(3).	स्पष्ट करें कि वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए 15.50 एमएमटी की कल्पित निर्धारित पत्तन क्षमता वर्ष 2005-06 से 13.50 एमएमटी के स्तर तक कम होने की संभावना क्यों है। इन वर्षों के दौरान प्रस्तावित पूंजी निवेश और अर्जित किए जाने के लिए संभावित उत्पादकता सुधारों पर विचार करते हुए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पत्तन की क्षमता का परिकलन भेजें।	कंटेनर टर्मिनल के बीओटी प्रचालक को हस्तांतरण के कारण कल्पित क्षमता में बदलाव आया है। सभी पूंजी निवेश मौजूदा परिसंपत्तियों को बदलने के लिए है जिन्होंने अपनी आर्थिक जीवन अवधि पूरी कर ली है। इसलिए, कल्पित क्षमता में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया गया है।												
(4).	<p>(i). पिछले दो वर्षों के कार्गो के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजें। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए विलंब शुल्क और भंडारण आय के अनुमानन के लिए सुविचारित औसत विराम समय भी दर्शाएं।</p>	<p>(i). वर्ष 2006-07 से 2008-09 की भंडारण आय बजट आंकड़ों पर आधारित है और कार्गो के वास्तविक विराम समय पर आधारित नहीं है। पिछले दो वर्षों 2003-04 और 2004-05 के लिए कार्गो का औसत विराम समय निम्नलिखित है :</p> <table><tr><td>विवरण</td><td>सीएफएस</td><td>सीटी</td><td>घाट</td></tr><tr><td>आयात</td><td>12 दिन</td><td>10 दिन</td><td>शून्य</td></tr><tr><td>निर्यात</td><td>5 दिन</td><td>7 दिन</td><td>3 दिन</td></tr></table>	विवरण	सीएफएस	सीटी	घाट	आयात	12 दिन	10 दिन	शून्य	निर्यात	5 दिन	7 दिन	3 दिन
विवरण	सीएफएस	सीटी	घाट											
आयात	12 दिन	10 दिन	शून्य											
निर्यात	5 दिन	7 दिन	3 दिन											
	<p>(ii). यातायात में 3.6 प्रतिशत वृद्धि के अनुमानन के बावजूद वर्ष 2008-09 में पोत संबंधी आय में 7.3 प्रतिशत की कमी के अनुमानन के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(ii). मेनलाइन पोतों के वर्ष 2008-09 से सीओपीटी में आने की संभावना है। जहाजरानी मंत्रालय के निर्देशानुसार, निम्नतर पोत संबंधी प्रशुल्क इन मेनलाइन पोतों से वसूल किया जाएगा। इसलिए, यद्यपि यातायात में वृद्धि हुई है, परंतु वर्ष 2008-09 की पोत संबंधी आय इस कारण कम अनुमानित की गई है।</p>												
	<p>(iii). डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिकलन के लिए सुविचारित विदेशी मुद्रा विनिमय दर दर्शाएं। विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण होने वाली अतिरिक्त आय, यदि कोई हो, भी परिकलित और अलग-से दर्शाई जाए।</p>	<p>(iii). सुविचारित अमेरिकी डॉलर विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर रु० 44.89 है। चूंकि विदेशी मुद्रा विनिमय बाजार बहुत अधिक परिवर्तनशील है, इसलिए आय के पूर्वानुमानन के समय विनिमय दर भिन्नताओं के कारण होने वाली अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया गया है। प्रचलित विनिमय दर पर अतिरिक्त आय पर विचार करने की हमारी सलाह पर, इसने स्पष्ट किया है कि संशोधन प्रस्ताव वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान जब विभिन्न कारकों के कारण विदेशी मुद्रा विनिमय दरें बहुत अधिक ऊपर-नीचे हो रही थीं, पत्तन द्वारा अर्जित आय पर आधारित है। उस अवधि के दौरान दरों ने रु० 46 प्रति अमेरिकी डॉलर का स्तर भी छुआ था। इसी कारण से, विदेशी मुद्रा विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण होने वाली किसी अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया गया है।</p>												
	<p>(iv). वर्ष 2005-06 से 2008-09 के कार्गो प्रहस्तन आय अनुमानन को प्रारंभिक प्रस्ताव में भेजे गए अनुमानों को कम किए जाने के कारण इस तथ्य के आलोक में स्पष्ट करें कि यातायात अनुमानों में कोई महत्वपूर्ण परिवर्तन नहीं आया है।</p>	<p>(iv). इसका कारण मै० इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से अर्जित राजस्व हिस्से को कार्गो संबंधी आय, जोकि मूल प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए पूर्व-संशोधित विवरण में कार्गो संबंधी आय के एक हिस्से के रूप में दर्शाया गया था, से अलग रखा जाना है। इसने बाद में प्रस्तावित किया कि आईजीटीपीएल से</p>												

		प्राप्ति-योग्य संपूर्ण राजस्व राशि को एस्को खाते में अंतरित कर दिया जाए।
	(v). स्पष्ट करें कि लागत विवरण में शामिल की गई भराई/उतराई और सीएफएस में कंटेनरों पर भूमि किराया से होने वाली आय कहां है।	(v). इन प्रशुल्क मदों से होने वाली संभावित आय कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में 'अन्य' शीर्ष के अंतर्गत शामिल की गई है। सीएफएस पर विस्तृत प्रस्ताव शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा।
(5).	यथा सहमत, कृपया सरकार द्वारा 8 मार्च, 2004 को जारी किए गए दिशा-निर्देशों के अनुसार, संपदा किरायों के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल करने का कार्य शीघ्र करें।	भूमि पट्टा किराये के लिए संशोधन प्रस्ताव तैयार करने की प्रक्रिया शीघ्र ही पूरी होने वाली है। एक बार जब पट्टा किराये में संशोधन का प्रस्ताव करने के लिए गठित समिति अपनी रिपोर्ट को अंतिम रूप दे देगी तो इसे टीएएमपी को संवीक्षा के लिए भेज दिया जाएगा।
(6).	कृपया समग्र प्रहस्तन लागत में कमी करने का सुझाव देने के लिए गठित समिति की सिफारिशें भेजें। चूंकि सीओपीटी द्वारा अंग्रेजित जवाब प्रासंगिक नहीं था, इसलिए हमारा प्रश्न दोहराया गया था।	इसने प्रेस विज्ञप्ति की एक प्रति भेजी है जिसमें पत्तन ने 20 फीट के प्रशीतन कंटेनर पर ₹ 2900/- तक और 40 फीट कंटेनर के मामले में ₹ 3800/- और विभिन्न प्रशुल्क मदों में अन्य कंटेनरों के लिए ₹ 150/- से ₹ 300/- लागत में कमी घोषित की है।
(7).	(i). इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सा वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए ₹ 14.80 करोड़ और ₹ 16.96 करोड़ माना गया है जबकि संशोधित अनुमान वर्ष 2005-06 और बजट अनुमान 2006-07 में तदनुसूची वर्षों के लिए ₹ 20.73 करोड़ और ₹ 24 करोड़ अनुमानित किया गया था।	(i). आईजीटीपीएल से अर्जित वास्तविक राजस्व हिस्सा वर्ष 2005-06 के लिए ₹ 16.15 करोड़ है। पूर्ववर्ती वर्षों के अनुमान मंत्रालय को प्रस्तुत की गई परियोजना रिपोर्ट में दिए गए आंकड़ों पर आधारित थे।
	(ii). चूंकि मंत्रालय को प्रस्तुत परियोजना रिपोर्ट को अधुनातन किए जाने की आवश्यकता है, इसलिए सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से का अनुमानन आईजीटीपीएल का प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय सीओपीटी द्वारा प्रमाणित यातायात अनुमान के आधार पर किया जाए।	(ii). 25 अगस्त, 2006 को प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरण में, इसने राजस्व हिस्से का अनुमानन वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः ₹ 27.46 करोड़, ₹ 36.10 करोड़ और ₹ 44.64 करोड़ अधुनातन किया है। तत्पश्चात, दिनांक 4 जनवरी, 2007 के पत्र द्वारा, राजस्व हिस्से का अनुमानन टीएएमपी के आदेश में यथा सुविचारित आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों के आधार पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए ₹ 19.68 करोड़, ₹ 21.36 करोड़ और ₹ 23.49 करोड़ अधुनातित किया गया है।
	(iii). (क). सीओपीटी को यह स्पष्ट करने की सलाह दी गई थी कि क्या उसे आईजीटीपीएल द्वारा वसूल किए जाने वाले ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभारों से कोई राजस्व हिस्सा अर्जित हुआ है। यदि ऐसा हुआ है तो अनुमानित राजस्व दर्शाएं और आईजीटीपीएल के अनुमानित राजस्व हिस्से में शामिल किया जाए।	(iii). (क). इसने स्पष्ट किया है कि सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट किया गया है कि लाइसेंसधारी को दरमान में अधिसूचित दरों से प्राप्त होने वाली किसी आय पर राजस्व हिस्सा अदा करना होगा। इसलिए, मैं आईजीटीपीएल को बांधना और खोलना प्रभारों से अर्जित होने वाले राजस्व का 33.3 प्रतिशत अदा करना है। तथापि, 18 जुलाई, 2006 को सीओपीटी परिसर में हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान मैं आईजीटीपीएल ने सूचित किया था कि उन्होंने 1 अगस्त, 2006 से बांधना और खोलना सेवा बंद करने का निर्णय किया है। इसलिए, बांधना और खोलना प्रभारों से प्राप्त होने वाले राजस्व हिस्से को लागत विवरणों में अतिरिक्त आय के रूप में नहीं लिया गया है।
	(iii). (ख). सीओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब के संदर्भ में, पत्तन को यह स्पष्ट किया गया था कि आईजीटीपीएल पत्र सं. यूएल/क्योट-06 दिनांक 10 अगस्त, 2006 द्वारा अपने टर्मिनल में बांधना/खोलना सेवा जारी रखने पर सहमत था। इसलिए, सीओपीटी को दोबारा सलाह दी गई थी कि ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभारों से आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से को अपने लागत विवरण में शामिल किया जाए।	(iii). (ख). सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि टीएएमपी द्वारा ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभारों की अधिसूचना के पश्चात, इसने आईजीटीपीएल को सलाह दी है कि वह वसूल किए गए बांधना/खोलना प्रभारों पर 33.3 प्रतिशत राजस्व हिस्सा देने के लिए सहमत नहीं है और इस मुद्दे का हल करने के लिए चर्चाएं की जा रही हैं। चूंकि यह मामला लंबित है, इसलिए लागत विवरण में इस पर विचार नहीं किया गया है।
	(iv). आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य लाइसेंस शुल्क को लागत विवरण में दिया गया स्थान स्पष्ट करें।	(iv). लाइसेंस शुल्क पट्टा किराया शीर्ष के अंतर्गत लेखा में लिया गया है और विवरण सं. 5 (घ) में पृथक मद के रूप में दर्शाए गए हैं।
(8).	(i). प्रपत्र 9 में दिए गए ब्योरे दर्शाते हैं कि आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से के संबंध में प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 का अनुपालन नहीं किया गया है। सीओपीटी को सलाह दी गई है कि वह आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का पालन करें।	(i). टीएएमपी द्वारा सुझाए गए संशोधन किए गए हैं और संशोधित लागत विवरण में अधुनातन किए गए हैं। इसने आईजीटीपीएल से प्राप्त/प्राप्ति-योग्य संपूर्ण राजस्व हिस्से को एस्को खाते में अंतरित करने का प्रस्ताव किया है और इसलिए इस राजस्व को कार्गो प्रहस्तन आय से अलग रखा गया है। एस्को खाता में शेष जमा वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः ₹ 27.46 करोड़, ₹ 65.20 करोड़ और ₹ 113.76 करोड़ की अनुमति दी गई है। तथापि, पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों में प्रस्तावित पूंजी व्यय को निधियित करने के लिए एस्को खाते से कोई नियोजन नहीं दर्शाया गया है।

	(ii). पत्तन अवसरचना के सृजन/आधुनिकीकरण में निवेश दर्शाएँ, जो प्रपत्र 4 में एस्क्रो खाता से निधिधित किए जाने के लिए प्रस्तावित है। यह नोट किया जाए कि एस्क्रो खाते में संपूर्ण प्रोद्भूत को प्रशुलक निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन के राजस्व के रूप में लिया जाए, यदि एस्क्रो खाते की निधियां प्रशुलक दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 में यथा विनिर्दिष्ट पांच वर्षों के भीतर उपयोग नहीं किया गया हो।	(ii). वार्षिक लेखों के अनुसार, कोई निवेश एस्क्रो खाते से निधिधित किए जाने के लिए प्रस्तावित नहीं किया गया है।
(9).	संशोधित प्रशुलक दिशा-निर्देशों के खंड 2.11.4 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रति-सहायिकी को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के उद्देश्य से इसे सीमित किया जाएगा। पुष्टि करें कि अधिशेष सृजन गतिविधि से घाटे वाली गतिविधियों को प्रति-सहायिकी का प्रवाह दिसम्बर, 2003 में आपके दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय प्राप्त किए गए स्तर पर सीमित किए गए हैं।	लागत विवरण से प्रकट होता है कि पीओएल प्रहस्तन, उर्वरक, पाइलटेंज सेवाएं और पट्टा किराये अधिशेष वाली गतिविधियां हैं। पिछले सामान्य संशोधन में प्राप्त किए गए प्रति-सहायिकी के स्तर पर सीमित करने के लिए इन सेवाओं की दरों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। प्रचालन की लागत में कमी करते हुए प्रत्येक गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के लिए प्रयास किए जा रहे हैं इससे प्रति-सहायिकी को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने में मदद मिलेगी।
(10).	(i). वर्ष 2004-05 की कार्गो प्रहस्तन और भंडारण (मूल्यहास को छोड़कर) की प्रचालन लागत ₹0 3355.61 लाख और संशोधित अनुमान 2005-06 और बजट अनुमान 2006-07 के अनुसार वर्ष 2005-06 और 2006-07 के अनुमान ₹0 2589 लाख और ₹0 2802 लाख प्रतिवेदित किए गए हैं। इसके विपरीत, समेकित लागत विवरण में सुविचारित आंकड़े ₹0 5728 लाख, ₹0 4973 लाख और ₹0 5075 लाख हैं। पत्तन और गोदी सुविधा से संबंधित प्रचालन लागत और संपदा गतिविधि तथा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों में इसी प्रकार की भिन्नताएं देखी गई हैं। ऐसी भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें। सीओपीटी तत्संबंधी वार्षिक संशोधित अनुमानें/बजट अनुमान में प्रदर्शित आंकड़ों से मिलान करते हुए वर्ष 2003-04 से 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों में संशोधन करें।	(i). यद्यपि, लागत के कुछ तत्व जैसे - कार्गो प्रहस्तन और भंडारण से संबंधित बिजली प्रभार के वार्षिक लेखों में संपदा किरायों के अंतर्गत वर्गीकृत किए गए हैं, लागत विवरण तैयार करते समय उन्हें संपदा किरायों के अंतर्गत विचार करने की बजाय इन मदों को कार्गो प्रहस्तन और भंडारण के अंतर्गत शामिल किया गया था। यह प्रक्रिया सभी गतिविधियों और उप-गतिविधियों में अपनाई गई थी क्योंकि बजट में दर्शाए गए आंकड़ों से भिन्नता हो सकती है। तथापि, यह सुनिश्चित किया गया है कि सभी लागत तत्व सही प्रकार चिह्नित और निर्धारित किए गए हैं। इस संबंध में वर्ष 2003-04, 2004-05 और 2005-06 के मिलान विवरण भी भेजा गया है।
	(ii). संशोधित लागत विवरण के अनुसार, वर्ष 2006-07 की प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर) और प्रबंधन सामान्य उपरिव्यय का जोड़ वर्ष 2005-06 के लिए ₹0 11341 लाख के विपरीत ₹0 12377 लाख है। इसका मतलब है कि वर्तमान डब्ल्यूपीआई 4.5 प्रतिशत के स्थान पिछले वर्ष से 9 प्रतिशत की वृद्धि अनुमानित की गई है। कृपया लागत में उल्लिखित स्तर से अधिक वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।	(ii). वर्ष 2006-07 में प्रचालन व्यय में वृद्धि मुख्यतः निकर्षण अनुरक्षण लागत वृद्धि के कारण है जोकि 21 करोड़ की पूर्ति के लिए भारी निकर्षण में वृद्धि के जरूरी था।
	(iii). आईजीटीपीएल और सीओपीटी के लगभग 350 कर्मचारियों को लेने और आईजीटीपीएल को पुराने उपस्कर के हस्तांतरण के मद्देनजर वर्ष 2005-06 से वास्तव में प्रचालन लागत विशेषतः कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित, में कमी आई है। कृपया आईजीटीपीएल को कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के हस्तांतरण से प्रचालन व्यय में कमी के प्रभाव संबंधी ब्योरा भेजें और यह लागत विवरण में कहा दर्शाया गया है।	(iii). आईजीटीपीएल को कंटेनर टर्मिनल के हस्तांतरण से वेतनों और मजदूरी, बिजली/ईंधन लागत, मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा लागत और पट्टा प्रभारों पर सकारात्मक प्रभाव पड़ा है जैसाकि व्यय ब्योरो से संबंधित प्रपत्र 3ख में दर्शाया गया है।
	(iv). स्पष्ट करें कि लागत विवरण में किस उप-गतिविधि के अंतर्गत नेहरू शताब्दी निकर्षक से संबंधित प्रचालन लागत को लिया गया है।	(iv). नेहरू शताब्दी से संबंधित प्रचालन लागत पत्तन और गोदी प्रभार शीर्ष के अंतर्गत शामिल की गई है।
	(v). (क) आईजीटीपीएल को इसके कंटेनर टर्मिनल के हस्तांतरण से वर्ष 2005-06 में बिजली के उपभोग और ईंधन उपभोग और उसपर लागत में आई किसी कमी को प्रपत्र 3ख में नहीं दर्शाया गया है जैसाकि सीओपीटी द्वारा बताया गया है, कृपया स्पष्ट करें।	(v). (क) पत्तन केरल राज्य बिजली बोर्ड (केएसईबी) का लाइसेंसधारी है, इसलिए पत्तन क्षेत्र में बिजली वितरण सीओपीटी द्वारा किया जाता है। इसलिए, बिजली की कुल लागत, भले ही अधिक अथवा उससे कम बनी रहे, वर्गीकरण में बदलाव आएगा। कंटेनर टर्मिनल के हस्तांतरण के कारण ईंधन की लागत में कमी विवरणों में सही लेखांकित की गई है।
	(ख) स्पष्ट करें कि वर्ष 2005-06 में विभिन्न उपस्कर द्वारा बिजली और ईंधन के प्रति इकाई उपभोग में 8 प्रतिशत से 20 प्रतिशत और प्रत्येक वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 में 5 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि क्यों होगी।	(ख) बिजली और ईंधन के प्रति इकाई उपभोग में वृद्धि के प्रतिशत का कारण ईंधन की प्रति इकाई लागत में अधिक वृद्धि वाली गतिविधि को जोड़ा जाना है।

	(ग). इसके जवाब के संदर्भ में, सीओपीटी से आगे अनुरोध किया गया था कि बिजली और ईंधन की प्रति इकाई लागत में 5 प्रतिशत से 20 प्रतिशत की अनुमानित वृद्धि को सही ठहराने के लिए यातायात वृद्धि में गतिविधि के स्तर में वृद्धि दर्शाई गई है।	(ग). इस संबंध में, इसने स्पष्ट किया है कि बिजली और ईंधन के प्रति इकाई उपभोग में वृद्धि यातायात में केवल सामान्य वृद्धि है। लागत में अतिरिक्त वृद्धि ईंधन की प्रति इकाई लागत में अनुमानित अधिक वृद्धि के कारण है।
(11).	(i). पिछले वर्ष के अनुमानों से वर्ष 2007-08 के दौरान कर्मचारी की औसत लागत में 35 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि के अनुमानन के कारण विस्तृत परिकलन के साथ स्पष्ट करें।	(i). दस वर्षों में एक बार कर्मचारियों के मजदूरी संशोधनों को व्यवस्थित करने के लिए ऐसा किया गया है। मजदूरी संशोधन के कारण, वेतनों और मजदूरी में 30 प्रतिशत की वृद्धि 5 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि के साथ अनुमानित की गई है।
	(ii). सीओपीटी द्वारा भेजे गए जवाब के संदर्भ में, 30 प्रतिशत के मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार करने का आधार स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। मजदूरी संशोधन के बिना कुल वेतन और मजदूरी तथा वर्ष 2007-08 के दौरान सुविचारित मजदूरी संशोधन का प्रभाव दर्शाएं। सीओपीटी को यह भी सूचित किया गया था कि न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास और विशाखापत्तनम, पत्तन न्यास के सामान्य संशोधन संबंधी हाल ही के आदेशों में इस प्राधिकरण ने उनके कुल मजदूरी बिल के 15 प्रतिशत पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव अनुमति दी थी। इसके मद्देनजर, सीओपीटी द्वारा दो अन्य महापत्तनों में अनुमत स्तर से दोगुना अनुमानित किए जाने के प्रभाव का औचित्य सिद्ध करें।	(ii). तदनुसार, यह टीएमपी द्वारा सुझाई गई 15 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए मजदूरी संशोधन अनुमानन संशोधित करने के लिए सहमत है।
(12).	(i). (क). कृपया वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखों, वर्ष 2005-06 के संशोधित अनुमानों और वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों के साथ निकर्षण लागत संशोधित करें। (ख). स्पष्ट करें कि यह व्यय पीओएल कार्गो प्रहस्तन प्रमारों को दो-तिहाई क्यों बांटें जाए, जब यह व्यय पत्तन और गोदी सुविधाओं से संबंधित है। संशोधित लागत प्रारूप में अनुशसित बंटवारा के आधार पर विचार किया जाए। (ग). कच्चे तेल से होने वाली आय इस कार्गो के प्रहस्तन की लागत से अधिक होना इस गतिविधि के अधीन निकर्षण लागत के बड़े हिस्से के बंटवारे के कारण नहीं हो सकते। सीओपीटी द्वारा दिया गया स्पष्टीकरण बिंदु (10) में किए गए निवेदन के विपरीत है कि गतिविधियों के बीच प्रति-सहायिकी इसे समाप्त किए जाने के एकमात्र उद्देश्य के साथ पिछले सामान्य संशोधन में प्राप्त किए गए स्तर पर व्यवस्थित की गई है और कार्गो की लागत स्थिति और समान घटक की पोत संबंधी गतिविधियों को एक साथ नहीं लिया जा सकता।	(i). (क). लागत विवरण में दी गई निकर्षण की लागत दोनों सविदा निकर्षण का जोड़ है और पत्तन के अपने निकर्षक 'नेहरू शताब्दी' की लागत है। (ख). यह अनुमान लगाया गया है कि निकर्षण की कुल लागत का दो-तिहाई केवल तेल टैंकर पोतों के लिए अपेक्षित गहरे ड्राफ्ट के अनुसरण पर ही खर्च होता है। लागत विवरणों से यह देखा जा सकता है कि कच्चे तेल के प्रहस्तन से होने वाली आय प्रहस्तन की लागत के अनुपात में नहीं है। इसलिए, आय और व्यय में इस अंतर को पूरा करने के लिए यह विचार किया गया है कि कच्चे तेल के प्रहस्तन की लागत के साथ निकर्षण अनुसंधान लागत के बड़े हिस्से को शामिल किया जाए। सीओपीटी ने लागत के ऐसे तत्व को शामिल किए जाने के कारण कच्चे तेल के प्रहस्तन की दरों में किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया है। इसके अलावा, इससे सीओपीटी पोत संबंधी सेवाओं का प्रदान किए जाने की दरों में प्रस्तावित वृद्धि के स्तर तक रोक पाने में समर्थ होंगे। (ग). इस संबंध में, इसने स्पष्ट किया है कि यदि निकर्षण अनुसंधान लागत को पोत संबंधी गतिविधि में दर्शाया गया है तो प्रत्येक पोत संबंधी गतिविधि में वृद्धि का अपेक्षित स्तर बहुत ज्यादा होगा। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, तेल प्रहस्तन गतिविधि में प्रतिलाभ की सामान्य दर के अधिशेष को अन्य गतिविधियों पर डाला गया है ताकि इस वृद्धि को 40 प्रतिशत के वहनीय स्तर तक सीमित रखा जा सके।
(13).	मूल्यहास सरकार द्वारा निर्धारित अंगीकृत जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर परिकलित किया गया है न कि बाद की पद्धति का अनुसरण करते हुए उच्चतर मूल्यहास लागत के दायित्व को कम करने के लिए कम्पनी अधिनियम के अनुसार। कृपया सरकार द्वारा निर्धारित जीवन मानकों के अनुसार परिकलित उस मूल्यहास दर्शाने के लिए कार्यप्रणाली भेजें जोकि कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत उन जीवन मानकों से कम होगा।	वर्ष 2005-06 के लिए मूल्यहास परिसंपत्तियों का प्रारंभिक निबल प्रखंड ₹0 195 करोड़ है। प्रारंभिक जमा शेष पर 10 प्रतिशत औसत मूल्यहास लागू करते हुए, राशि ₹0 19.50 करोड़ आएगी जबकि सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार मूल्यहास केवल ₹0 8.68 करोड़ परिकलित होगा।

(14).	(i). पुष्टि करें कि क्या परिसंपत्तियों के लिए प्रस्तावित संवर्धन नहीं है जिनके तत्संबंधी वर्षों के दौरान पूरा होने और शुरू होने की संभावना है।	(i). वित्तीय वर्ष विशेष के दौरान संपूर्ण और शुरू हुई केवल परिसंपत्तियों पर उस वर्ष विशेष के दौरान संवर्धनों के रूप में विचार किया गया है। संवर्धन मुख्यतः पुनःस्थापन प्रकृति के हैं।
	(ii). सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन में भारी निकर्षण संबंधी ₹ 33 करोड़ शामिल है। कृपया स्पष्ट करें कि सीओपीटी द्वारा व्यय किए जाने के लिए प्रस्तावित यह भारी निकर्षण कहां है।	(ii). भारी निकर्षण की लागत भारत सरकार द्वारा 11.50 प्रतिशत की ब्याज दर वाले बजटीय समर्थन के रूप में उपलब्ध कराई गई निधियों से पूरी की गई है। भारी निकर्षण परियोजना के कार्यान्वयन के कारण ड्राफ्ट वृद्धि कंटेनर टर्मिनल के लिए परिकल्पित की गई है जिसे अब गहरे ड्राफ्ट वाले कंटेनर पोतों को व्यवस्थित करने के लिए एरणाकुलम घाट के हिस्से के रूप में है।
	(iii). प्रपत्र 4ख में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन में विशेष आर्थिक क्षेत्र के व्यय भी शामिल हैं। कृपया स्पष्ट करें कि इस व्यय को नियोजित पूंजी में शामिल कर कार्गो/पोत प्रयोक्ताओं पर इसका बोझ क्यों डाला जाए।	(iii). टीएएमपी द्वारा की गई टिप्पणियों पर विचार करते हुए नियोजित पूंजी अनुमानों में आवश्यक बदलाव किए गए हैं।
	(iv). सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित प्रत्येक लेखा में इकाई प्रचालन लागतों में कमी, यदि कोई हो, अतिरिक्त यातायात/व्यापार अनुमानन, प्रचालन दक्षता में सुधार दर्शाएं।	(iv). प्रस्तावित निवेश मुख्यतः पुनःस्थापन प्रकृति के हैं इसलिए प्रचालन लागतों में किसी महत्वपूर्ण कमी की उम्मीद नहीं है। तथापि, वर्तमान सुविधाओं के पुनःस्थापन से पत्तन को बेहतर निष्पादन दक्षता प्राप्त होने की उम्मीद है।
	(v). इसे जवाब के संदर्भ में, बेहतर निष्पादन क्षमता के कारण प्राप्त किए जाने के लिए संभावित मरम्मतों और अनुरक्षण, बिजली और ईंधन आदि की इकाई लागत में कमी की मात्रा दर्शाने की सलाह दी गई थी।	(v). जोड़े/बदले जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त परिसंपत्तियों में मरम्मत और अनुरक्षण, बिजली और ईंधन जैसे कोई लागत तत्व शामिल नहीं हैं। अतः इकाई लागत में कमी के रूप में दक्षता में सुधार को मापा नहीं जा सकता।
	(vi). विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों के बीच नियोजित पूंजी के अनुभाजन का आधार दर्शाएं।	(vi). कुल नियोजित पूंजी प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि में निवेश के स्तर पर विचार करते हुए वर्गीकृत की गई है।
(15).	(i). (क). जरूरी संशोधन करें और सुनिश्चित करें कि उप-गतिविधि के प्रत्येक घटक का जोड़ मुख्य गतिविधि-वार विवरण में दर्शाए गए आंकड़ों से मेल खाता हो और मुख्य गतिविधि-वार विवरण का जोड़ समेकित लागत विवरण के साथ मेल खाता है। (ख). जवाब के मद्देनजर, सीओपीटी को पुनः सलाह दी गई थी कि वह यह सुनिश्चित करने के लिए प्रासंगिक उप गतिविधि-वार विवरण के साथ लघु गतिविधि को मिलाएं कि उप गतिविधि-वार के प्रत्येक घटक का जोड़ मुख्य गतिविधि विवरण से मेल खाए और मुख्य गतिविधि विवरण का जोड़ समेकित लागत विवरण से मेल खाए।	(i). (क). उप गतिविधि-वार विवरण केवल उन श्रेणियों के लिए तैयार किए गए थे जोकि कुल गतिविधि में बड़े अनुपात का योगदान देते हैं। इसलिए, लघु गतिविधियों की मौजूदगी के कारण उप-गतिविधियों का जोड़ गतिविधि के कुल राजस्व/लागत से मेल नहीं खा सकता जिसके लिए उप-गतिविधि विवरण तैयार नहीं किए गए थे। (ख). सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि आवश्यक संशोधन 25 सितम्बर, 2006 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण में किए गए हैं।
(16).	(i). पेंशन देयता के अनुमानन का आधार वर्ष 2005-06 से 2008-09 के विस्तृत परिकलन के साथ भेजे। यह नोट किया जाए कि प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में पेंशन निधि से आहरण नहीं किए जाने की सीमा पर पेंशन भुगतान और वास्तविक मूल्यांकन के आधार पर मौजूदा कर्मचारियों की पेंशन देयता के संबंध में प्रासंगिक वर्षों पेंशन निधि में दिए गए योगदान को अनुमति दी जाएगी।	(i). पेंशन भुगतान पर औसत व्यय ₹ 42 करोड़ प्रतिवर्ष है। पेंशन भुगतानों की भारी लागत को पूरा करने के लिए पत्तन ने पर्याप्त आरक्षित निधियां नहीं बनाई हैं क्योंकि भुगतान पत्तन की प्रचालन आय से किए जाते हैं। पेंशन जमा पेंशन निधि में वार्षिक अंशदान घटावा पेंशन निधि निवेशों पर अर्जित ब्याज के कारण अनुमानित आंकड़े पेंशन भुगतानों की वास्तविक राशि पर आधारित हैं।
	(ii). वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक प्रत्येक वर्ष के लिए संभावित वार्षिक पेंशन भुगतान, पेंशन निधि में जमा शेष और पेंशन निधि में वार्षिक अंशदान स्पष्ट रूप से दर्शाते हुए इस अनुमानन का ब्योरा भेजे। सीओपीटी से यह नोट करने का अनुरोध किया गया था कि पेंशन निधि में पेंशन भुगतानों और अंशदान दोनों की प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में अनुमति नहीं दी जाएगी।	(ii). इसने बाद में स्पष्ट किया है कि संशोधित प्रपत्र सं. 3क में दर्शाए गए पेंशन भुगतानों संबंधी व्यय केवल पेंशन संबंधी वास्तविक भुगतानों का प्रतिनिधित्व करता है। इसने अपेक्षित ब्योरे भेजे हैं जोकि नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं : <div style="text-align: right;">(रुपए करोड़ों में)</div>

विवरण	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09
संभावित वार्षिक पेंशन भुगतान	39.29	39.90	41.61	42.18
पेंशन निधि में जमा शेष	162.00	170.00	180.00	190.00
पेंशन निधि में वार्षिक अंशदान	36.00	42.00	48.00	54.00

- 9 -

	(iii). पुष्टि करें कि एक बार होने वाले व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन की बकाया राशियां, वीआरएस योजना क्षतिपूर्ति आदि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार प्रशुल्क संशोधन के लागत विवरण में सम्मिलित नहीं किए गए हैं।	(iii). यह पुष्टि की गई है कि वीआरएस योजना क्षतिपूर्ति, मजदूरी/पेंशन की बकाया राशियों जैसे एक बार के व्यय लागत विवरणों में शामिल नहीं किए गए हैं।															
(17).	पोत संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित युक्तिकरण के कारण संभावित अतिरिक्त आय दर्शाएं।	चूंकि पोत संबंधी प्रभार आधार वर्षों में अर्जित औसत राजस्व के आधार पर युक्तिकरण किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, इसलिए, युक्तिकरण से कोई अतिरिक्त आय प्राप्त होने की संभावना नहीं है।															
(18).	<p>(i). वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों की तुलना के संदर्भ में संशोधित प्रपत्र 7 भेजे। ऐसा करते समय वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान के अनुमान पिछला सामान्य संशोधन आदेश अनुमोदित करते समय सुविचारित अनुमानों के अनुसार होने की आवश्यकता है।</p> <p>(ii). सीओपीटी द्वारा 29 मई, 2006 को दाखिल किए गए संशोधित प्रपत्र 7 अभी भी कुछ अंतर और कुछ अकगणितीय त्रुटियां हैं। इसलिए, सीओपीटी को पुनः सलाह दी गई थी कि वह यह विवरण संशोधित करे और सुनिश्चित करे कि अनुमान दिसम्बर, 2003 में पारित हमारे आदेश के अनुसार है और वास्तविक आंकड़े तत्संबंधी वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल खाते हैं। यह उल्लेख भी किया गया था कि अलग-अलग प्रकार की तुलना, बिजली वितरण से आय और व्यय वर्ष 2003-04 और 2004-05 को वास्तविक आंकड़ों में अवश्य शामिल किया जाए क्योंकि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान सुविचारित अनुमान भी इन मर्दों में शामिल किए गए हैं।</p>	<p>इसने संशोधित प्रपत्र 7 भेजा है परंतु हमारे सुझावों पर विचार नहीं किया है। निर्दिष्ट अनुमान हमारे पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के अनुसार नहीं है। दूसरा, इसने बिजली वितरण संबंधी आय और व्यय को वास्तविक आंकड़ों से अलग रखा है जबकि पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान सुविचारित अनुमानों में इन मर्दों को अलग नहीं रखा गया था। तथापि, सीओपीटी द्वारा भेजे गए विवरण में यथा प्रदर्शित स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है :</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>अनुमान (रुपए लाखों में)</th><th>वास्तविक (रुपए लाखों में)</th><th>अंतर</th><th>अंतर प्रतिशत में</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>-3195</td><td>182</td><td>3377</td><td>106</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>-2616</td><td>1082</td><td>3698</td><td>141</td></tr></table>	वर्ष	अनुमान (रुपए लाखों में)	वास्तविक (रुपए लाखों में)	अंतर	अंतर प्रतिशत में	2003-04	-3195	182	3377	106	2004-05	-2616	1082	3698	141
वर्ष	अनुमान (रुपए लाखों में)	वास्तविक (रुपए लाखों में)	अंतर	अंतर प्रतिशत में													
2003-04	-3195	182	3377	106													
2004-05	-2616	1082	3698	141													
	सामान्य																
(19).	<p>(i). सीओपीटी द्वारा प्रभावी कमी, यदि कोई हो, सूचीबद्ध की जाए और यातायात की वृद्धि पर प्रदान की गई ऐसी रियायतों के परिणामी प्रभाव और राजस्व की कमी पर प्रभाव मद-वाद विश्लेषित किया जाए और भेजा जाए। पट्टा किरायों की वसूली की अवधि के संबंध में, स्पष्ट करें कि पट्टा किरायों की वसूली की अवधि में कमी से प्रयोक्ताओं को लागत कमी का फायदा किस प्रकार मिलेगा। वास्तव में, इससे प्रयोक्ता दंडित होंगे।</p>	<p>(i). (क). विदेशी कंटेनर पोतों के पाइलटेंज और बर्थ किराये में 30 प्रतिशत की समग्र कटौती मुख्यतः समान स्तर के कंटेनर यातायात को व्यवस्थित करने के लिए 1 अप्रैल, 2004 से प्रभावी और कार्यान्वित की गई थी। वर्ष 2004-05 और 2005-06 का कंटेनर यातायात क्रमशः 185175 टीईयू और 200985 टीईयू थे। (ख). ठके हुए भंडारण क्षेत्र के पट्टा किरायों की वसूली की अवधि नवीकरणों के मामले में मासिक आधार से पाक्षित आधार की गई थी। प्रचलित दरमान के अनुसार, प्रयोक्ताओं का पूरे मासिक किराये आदा करने होते हैं, यदि वह एक दिन के लिए स्थान लेता है। जबकि प्रस्तावित पट्टा किरायों पर, यह पाक्षिक आधार पर वसूल किया जाएगा। (ग). टिम्बर के प्रहस्तन और भंडारण प्रभार भी कम किए गए हैं। इससे इस कार्गो में 100 प्रतिशत वृद्धि हुई है क्योंकि पतन द्वारा वर्ष 1980 के दौरान अंतिम बार टिम्बर प्रहस्तित किया गया था। (घ). रियायती बर्थ किराया प्रभार 30 अप्रैल, 2004 से 'आसयान एक्सप्लोरर' नामक केवल मरम्मत करने वाले जलयान तक विस्तारित किए गए थे। परिणामस्वरूप, पतन पोत संबंधी प्रभारों से लगभग रु० 30 लाख प्रतिवर्ष अर्जित करने में समर्थ था।</p>															
(20).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अध्याय-7 के संदर्भ में सीओपीटी द्वारा की गई कार्रवाईयां स्पष्ट करें।	यह उनके मामले में लागू नहीं होती है।															
(21).	(i). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के निम्नतम स्तरों से जुड़े होने चाहिए। सीओपीटी ने विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं को व्यवस्थित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ नहीं बताया गया है। इन्हें दरमान में शामिल किया जाए और अंगीकृत स्तर स्पष्ट किए जाएं।	(i). निम्नतम स्तर विभिन्न गतिविधियों में समग्र लागत नियंत्रण/कटौती के लिए गठित समिति की रिपोर्ट के आधार पर निर्धारित की जाएगी। लागत नियंत्रण उपाय प्रत्येक गतिविधि में बनाए रखे जाने वाले मानकों के आधार पर समिति द्वारा निर्धारित किए जाएंगे जोकि नए उत्पादकता स्तरों के निर्धारण में मददगार होंगे। एक बार यह स्थापित हो जाए तो प्रशुल्क उत्पादकता स्तरों के आधार पर तैयार किए जा सकते हैं।															

- 10 -

	(ii). भेजा गया जवाब हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न के संदर्भ में प्रासंगिक नहीं था। इसलिए, सीओपीटी से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि समिति द्वारा सुझाए जाने वाले लागत नियंत्रण उपाय उत्पादकता स्तर के निर्धारण में किस प्रकार प्रासंगिक हैं।	(ii). पतन को विभिन्न प्रचालनों/सेवाओं के उत्पादकता स्तरों का अनुसरण करने के लिए प्रयास करना होगा।
	दरमान	
(22).	अनुसूची 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें : (i). प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/पतन द्वारा विलंबित वापसी राशि के लिए प्रस्तावित दंडात्मक ब्याज दर संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लेंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक की दर पर अधुनातन किया जाए।	(i). संशोधित प्रस्तावित दरमान में यह 12.5 प्रतिशत पर अधुनातन किया गया है।
	(ii). यह खंड शामिल करें कि सीओपीटी भी अनुपूरक अथवा प्रभार अधीन बिल नहीं बनाया जाएगा, यदि पतन को देय राशि ₹50/- अथवा कम है।	(ii). संशोधित प्रस्तावित दरमान में इसे तदनुसार सम्मिलित किया गया है।
	(iii). पोत संबंधी प्रभार जीआरटी आधार वसूल किए जाएंगे, को स्पष्ट करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी संख्या (ix) प्रासंगिक नहीं होगी क्योंकि प्रत्येक अनुसूची प्रशुल्क की वसूली की इकाई निर्धारित करती है। इसलिए, उक्त टिप्पणी हटाई जाए।	(iii). उक्त टिप्पणी को जारी रखने की अनुमति दी जाए।
	(iv). (क). कृपया स्पष्ट करें कि क्या पतन उपस्कर/संपत्तियों का बीमा करवाया गया है। यदि ऐसा किया गया है तो बीमा लागत प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत तत्व हो सकता है और उपस्कर को नुकसान की वास्तविक लागत, यदि कोई हो, बीमा कम्पनी से वसूली की जाए। (ख). इसके जवाब के संदर्भ में, सीओपीटी को इस तथ्य के आलोक में यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि उपस्कर का बीमा क्यों करवाया गया है और नुकसान की लागत प्रयोक्ताओं से वसूल किए जाने के लिए क्यों प्रस्तावित की गई है, सचिव (जहाजरानी) ने भारतीय पतन एसोसिएशन (आईपीए) के साथ 15 अक्टूबर, 2005 को हुई बैठक में सभी महापतनों को सलाह दी थी कि पतन परिसंपत्तियों का पर्याप्ततः बीमा करवाया जाए।	(iv). (क). उपस्कर का बीमा नहीं करवाया गया है। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को जारी रखने की अनुमति दी जाए। (ख). इस संबंध में, इसने बीमित परिसंपत्तियों का सार भेजा है जो दर्शाता है कि पिछले वर्ष के दौरान खर्च बीमा प्रीमियम ₹11.86 लाख प्रतिवर्ष था।
	(v). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रस्तावित एसओआर में निम्नलिखित सामान्य शर्तें शामिल की जाए : "उपयुक्त स्तर से परे पतन के कारण होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे।"	(v). संशोधित प्रस्तावित दरमान में यह शामिल किया गया है।
(23).	अनुसूची 2.2. - पाइलटेज शुल्क : (i). प्रथम स्लैब अर्थात् 30,000 जीआरटी तक के पोत के लिए दर प्रस्तावित करने के आधार रूप में 15001 से 30,000 जीआरटी के लिए लागू उच्चतम दर पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क से 3000 जीआरटी तक के पोतों के मामले में वर्तमान प्रशुल्क स्तर में 66 प्रतिशत और 3001 से 10,000 जीआरटी के बीच के पोतों के मामले में लगभग 17 प्रतिशत वृद्धि होगी। सीओपीटी को प्रासंगिक मौजूरा स्लैबों के लिए पिछले दो वर्षों के लिए अर्जित भारित औसत आय के आधार पर प्रथम स्लैब के लिए दर प्रस्तावित करने पर विचार करना चाहिए।	(i). वर्तमान दरें प्रवेशी दरें अर्थात् उच्चतर जीआरटी पोतों के लिए उच्चतर दरें। चूंकि टीएमपी द्वारा जारी किए गए संशोधि दिशा-निर्देशों में उच्चतर जीआरटी पोतों के लिए निम्नतर दरों का सुझाव दिया गया है, इसलिए समान राजस्व अर्जन को व्यवस्थित करने के लिए सीओपीटी को प्रथम स्लैब के लिए उच्चतर दरें निर्धारित करने हेतु बाधित किया गया था।
	(ii). प्रदत्त सेवाओं के लिए अतिरिक्त लागत की शर्त पर कंटेनर पोतों और अन्य पोतों के लिए प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क में भारी भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	(ii). पाइलटेज शुल्कों के मामले में 30 प्रतिशत की समग्र रियायत कंटेनर पोतों तक विस्तारित की गई है।

(iii). प्रहस्तित पोतों की संख्या, पोतों की औसत जीआरटी और प्रचलित दरमान के प्रत्येक स्लैब के अधीन पिछले दो वर्षों में उससे होने वाली आय और प्रस्तावित प्रशुल्क बांधे से होने वाली अनुमानित आय भेजें।

इस प्रयोजन के लिए उदाहरणयुक्त तालिका भी दी गई थी।

(iii). सारकृत व्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं :

तटीय पोत

	2003-04	2004-05					
वर्तमान स्लैब	तटीय पोतों की संख्या	एवीजी जीआरटी	वर्तमान दर रूपए	आय लाखों में	तटीय पोतों की संख्या	एवीजी जीआरटी	आय लाखों में
0-3000	282	1136	10.275	19.49	290	1081	32.64
3001-10000	147	4354	14.600	50.97	136	4098	83.84
10,001-15000	25	12592	15.875	26.37	13	12685	26.21
15,001-30,000	75	21088	17.000	147.41	82	19636	276.63
30,001-60,000	35	39822	15.875	151.97	42	40021	308.69
60,000 से अधिक	1	66644	15.875	4.90	1	61978	12.11
कुल	565			401.11	564		740.13

विदेशगामी पोत

	2003-04	2004-05					
वर्तमान स्लैब	विदेशी पोतों की संख्या	एवीजी जीआरटी	वर्तमान दर रूपए	आय लाखों में	विदेशी पोतों की संख्या	एवीजी जीआरटी	आय लाखों में
0-3000	33	1334	14.679	9.95	32	1250	9.33
3001-10000	250	5872	20.857	309.09	202	6118	214.96
10,001-15000	132	13215	22.679	455.14	150	12720	323.17
15,001-30,000	113	23180	24.286	657.53	131	20111	153.17
30,001-60,000	87	41466	22.679	828.87	98	46851	1034.15
60,000 से अधिक	31	64170	22.679	462.58	19	62656	271.97
कुल	666			2723.26	632		2006.75

(iv). सरकारी निर्देशों के अनुसार, पाइलटेंज शुल्कों की गिरती दरें वृद्धिशील जीआरटी पर लागू की जाएं। इसके मद्देनजर, सीओपीटी न्यूनतम पाइलटेंज शुल्क का प्रस्ताव करने पर विचार करना चाहिए।

(iv). न्यूनतम दरें संशोधित प्रस्तावित दरमान में शामिल की गई हैं।

(v). (क). प्रदत्त सेवाओं की लागत में वृद्धि और ऐसे निकर्षकों को प्रदान की गई अतिरिक्त सेवाओं के संदर्भ में पतन निकर्षण से भिन्न निकर्षकों के लिए पाइलटेंज शुल्क में प्रस्तावित 40 प्रतिशत की वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।
(ख). सामान्य पोत के मामले में और प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए (पतन निकर्षण से भिन्न) निकर्षक के मामले में पाइलटों को सामान्यतः कितने समय तक रूकना पड़ता है, कृपया दर्शाएं।

(v). (क). इस प्रशुल्क मद के लिए 40 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि निकर्षकों के मामले में पाइलटों के ऑन-बोर्ड लम्बे समय तक रूकने के कारण है जो गाद के निपटान के लिए अन्दर और बाहर जाने के लिए पतन चैनलों का प्रयोग कर रहे हैं।

(ख). सामान्य पोत के लिए, पाइलट का विराम समय प्रत्येक गतिविधि में 4 घंटे और एक पारी में 2 प्रचालन। निकर्षक के मामले में, पाइलट का विराम समय एक पारी में 8 घंटे है।

(vi). (क). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार, पाइलटेंज शुल्क में पर्याप्त क्षमता की टर्गो/लॉचों की अपेक्षित संख्या और 'पतन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण के साथ एक अन्तर्गामी और एक बहिर्गामी प्रचालन शामिल है। इस संदर्भ में, प्रस्तावित टिप्पणी संख्या (1) संशोधित करें।

(vi). (क). टीएमपी द्वारा यथा सुझावित, प्रस्तावित टिप्पणी संशोधित की गई है और पोतों के स्थानांतरण के लिए प्रति जीआरटी आधार पर पृथक दरें प्रस्तावित की गई हैं।

<p>(ख). पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में, स्थानांतरण आदेश में, स्थानांतरण तत्व, प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर, स्थानांतरण के समेकित शुल्क में शामिल किया गया था। इसे अलग किया जा सकता है और समेकित पाइलटेज शुल्क की इकाई दर तदनु रूप कम की जाए।</p> <p>(ग). जीआरटी आधार पर प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>(ख). टिप्पणी संख्या 1 संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित किया गया है। प्रासंगिक शर्त कि 'प्रयोक्ता के अनुरोध पर एक स्थानांतरण निःशुल्क किया जाएगा' यद्यपि विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया था कि यह प्रयोक्ताओं को पत्तन द्वारा दी गई रियायत है। प्रस्तावित दरमान में, पत्तन को ऐसी रियायत देनी होगी और तब भी स्थानांतरण प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है जब प्रयोक्ता के अनुरोध पर प्रथम स्थानांतरण किया जाता है। स्थानांतरण प्रभारों की वसूली के लिए विशिष्ट दरें प्रस्तावित की गई हैं जिससे ऐसी सेवा प्राप्त करने वाले प्रयोक्ताओं के दिमाग में असंगतता नहीं रहेगी। चूंकि प्रथम स्थानांतरण पत्तन द्वारा दी जाने वाली निःशुल्क सेवा थी, इसलिए समेकित पाइलटेज शुल्क की इकाई दर में किसी कटौती की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>(ग). स्थानांतरण प्रभारों के स्लैब पाइलटेज शुल्कों की वसूली के स्लैबों के साथ समान रूप में निर्धारित किए गए थे। पोतों के स्थानांतरण के लिए वर्तमान में वसूल की जा रही दरें प्रथम स्लैब की दरों पर पहुंचने के लिए आधार के रूप में लिया गया था। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.10 अनुवर्ती स्लैब दरों पर पहुंचने के लिए लागू किया गया है।</p>
<p>(24). अनुसूची 2.3. बर्थ किराया प्रभार :</p> <p>(i). मौजूदा छह टियर स्लैब के स्थान पर विभिन्न बर्थों के लिए एकल बर्थ किराया दर पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।</p> <p>(ii). पोतों की संख्या दर्शाने वाला तालिका विवरण, पिछले दो वर्षों के पोतों की औसत जीआरटी और प्रत्येक मौजूदा स्लैब से अर्जित आय के साथ-साथ समान जीआरटी प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित एकल बर्थ किराया दर पर अनुमानित आय प्रत्येक बर्थ के लिए भेजें। भिन्न-भिन्न जीआरटी स्लैबों में पोत की भिन्न-भिन्न श्रेणियों पर व्यक्तिकरण के वित्तीय प्रभाव को दर्शाने वाला प्रभाव विश्लेषण विवरण भी भेजें।</p>	<p>(i). बर्थ किराया प्रभार का निर्धारण पिछले दो वर्षों में अर्जित वास्तविक भारित औसत आय पर आधारित है।</p> <p>(ii). सीओपीटी ने पोत की औसत जीआरटी, पोतों की संख्या और पिछले वर्षों 2003-04 और 2004-05 की बर्थ किराया आय से संबंधित ब्योरे भेजे हैं। तथापि, इसने बर्थों के प्रत्येक समूह के लिए अपेक्षित अलग-अलग ब्योरे नहीं भेजे हैं।</p>
<p>(iii). वर्तमान छह टियर बर्थ किराया प्रभार की तुलना एकल बर्थ किराया प्रभारों से सामान्य कार्गो बर्थों, तेल बर्थों और कोयला बर्थों में वर्तमान बर्थ किराया प्रभार में 10001 जीआरटी से 15000 जीआरटी, 15001 जीआरटी से 30000 जीआरटी, 30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी और 60001 जीआरटी से अधिक के पोतों में 30 प्रतिशत से 72 प्रतिशत की वृद्धि होगी। कंटेनर बर्थों में पोतों के लिए, प्रस्तावित बर्थ किराये से 15,000 जीआरटी तक के निम्नतर जीआरटी पोतों में 40 प्रतिशत वृद्धि, 15001 जीआरटी से 60000 जीआरटी के पोतों में 72 प्रतिशत और 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों में 40 प्रतिशत की वृद्धि होगी। बर्थ किराया प्रभारों में ऐसी अत्यधिक वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण इस आलोक में स्पष्ट करें कि बर्थ किराया गतिविधि केवल 13 प्रतिशत घाटा दर्शाती है। प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का आधार इसी प्रकार के बर्थों के समूह के विस्तृत परिकलन के साथ भेजें।</p>	<p>(iii). भले ही बर्थ किराया गतिविधि केवल 17 प्रतिशत का घाटा दर्शाए, परंतु 40 प्रतिशत की समग्र वृद्धि का प्रस्ताव घाटे को पूरा करने और 6.3 प्रतिशत के न्यूनतम प्रतिलाभ को सुनिश्चित करने के लिए किया गया है।</p>
<p>(iv). चूंकि प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का प्रभाव पोतों की कुछ विशेष श्रेणियों के लिए ज्यादा हो सकते हैं, इसलिए सीओपीटी को इस प्रभाव को कम करने के लिए उपयुक्त स्लैब ढांचे का प्रस्ताव करने पर विचार करना चाहिए।</p>	<p>(iv). वर्तमान छह टियर स्लैब के स्थान पर बर्थ किराये का एकल स्लैब संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रस्तावित किया गया है।</p>
<p>(v). (क) पत्तन टैकर बर्थों में अधिक समय रुकने पर विशेषतः टैकर पोतों पर ₹0 6000/- प्रति घंटा का दंड लगाने के कारण स्पष्ट करें। प्रस्तावित जुर्माना पर पहुंचने का आधार भी स्पष्ट करें।</p>	<p>(v). (क) पत्तन टैकर बर्थों में अधिक समय रुकने पर टैकर पोत पर ₹0 6000/- प्रति घंटा का जुर्माना भूतल परिवहन मंत्रालय के 'भीड़ खत्म करने की कार्रवाई' कार्यक्रम के अनुसार, बर्थिंग विलंब कम करने के मद्देनजर, प्रभारित किया जाता है।</p>

	<p>(ख). इसके जवाब के संदर्भ में, सीओपीटी से भूतल परिवहन मंत्रालय के 'भीड़ खत्म करने की कार्रवाई' कार्यक्रम की शुरुआत की तारीख के बारे में स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। उस समय प्रचलित शर्तें भी स्पष्ट करें जिनसे पत्तन में बर्थिंग विलंब अभी भी बना हुआ है। पत्तन में पिछले दो वर्षों के दौरान, विभिन्न श्रेणियों के पोतों के औसत बर्थिंग-पूर्व विलंब दर्शाएं।</p>	<p>(ख). भूतल परिवहन मंत्रालय का 'भीड़ खत्म करने की कार्रवाई' कार्यक्रम बर्थिंग विलंब कम करने के मद्देनजर सीओपीटी द्वारा बोर्ड के संकल्प सं. 141 दिनांक 28-11-1997 द्वारा अंगीकृत किया गया था। चूंकि तेल पम्पिंग प्रचालन में, कोच्चि रिफाइनरीज़ लिमिटेड द्वारा विनियमित किया जाता है, इसलिए ऐसे जुर्माना प्रावधान को जारी रखना बहुत आवश्यक है। पिछले दो वर्षों में पोतों के औसत बर्थिंग-पूर्व समय के बारे में नीचे दिए गए हैं :</p> <p style="text-align: right;">(समय घंटों में)</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>पोतों का प्रकार</th><th>2005-06</th><th>2004-05</th></tr><tr><td>1.</td><td>कंटेनर जलयान</td><td>8.48</td><td>8.01</td></tr><tr><td>2.</td><td>ब्रेक बल्क जलयान</td><td>5.59</td><td>3.49</td></tr><tr><td>3.</td><td>शुष्क बल्क - अभियांत्रिक प्रचालन</td><td>24.00</td><td>15.87</td></tr><tr><td>4.</td><td>शुष्क बल्क - गैर-अभियांत्रिक प्रचालन</td><td>9.72</td><td>10.74</td></tr><tr><td>5.</td><td>द्रव बल्क</td><td>24.97</td><td>19.20</td></tr><tr><td></td><td>औसत</td><td>13.25</td><td>11.02</td></tr></table>	क्र. सं.	पोतों का प्रकार	2005-06	2004-05	1.	कंटेनर जलयान	8.48	8.01	2.	ब्रेक बल्क जलयान	5.59	3.49	3.	शुष्क बल्क - अभियांत्रिक प्रचालन	24.00	15.87	4.	शुष्क बल्क - गैर-अभियांत्रिक प्रचालन	9.72	10.74	5.	द्रव बल्क	24.97	19.20		औसत	13.25	11.02
क्र. सं.	पोतों का प्रकार	2005-06	2004-05																											
1.	कंटेनर जलयान	8.48	8.01																											
2.	ब्रेक बल्क जलयान	5.59	3.49																											
3.	शुष्क बल्क - अभियांत्रिक प्रचालन	24.00	15.87																											
4.	शुष्क बल्क - गैर-अभियांत्रिक प्रचालन	9.72	10.74																											
5.	द्रव बल्क	24.97	19.20																											
	औसत	13.25	11.02																											
	<p>(vi). उर्वरक बर्थ के बर्थ किराया प्रभारों में 40 प्रतिशत की वृद्धि और तेल बर्थों में 13 प्रतिशत से 48 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित किए जाने का औचित्य इस तथ्य के आलोक में सिद्ध करें कि इन विशेष कार्गो मर्चों की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अनुमानन अधीन तीन वर्षों के लिए क्रमशः 47 प्रतिशत और 15 प्रतिशत राजस्व अधिशेष दर्शाती है।</p>	<p>(vi). पोत संबंधी गतिविधि और कार्गो संबंधी गतिविधि का अलग-अलग विश्लेषण किया गया है। इसलिए, उर्वरकों अथवा पीओएल के प्रहस्तन पर अधिशेष को पोत संबंधी प्रभारों पर नहीं डाला गया है।</p>																												
	<p>(vii). निम्नलिखित शर्तें शामिल करें जिसे प्रस्तावित दरमान में हटा दिया गया है : "उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत को पत्तन के उपकरण की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक इसके बर्थ में बेकार खड़ा होना पड़ता है।"</p>	<p>(vii). प्रस्तावित उपबंध दरमान में शामिल कर लिया गया है। तथापि, चूंकि कंटेनर टर्मिनल मै0 आईजीटीपीएल को हस्तांतरित कर दिया गया है, इसलिए आईजीटीपीएल में उपस्कर के खराब होने के कारण बर्थ किराया प्रभारों को वसूल नहीं करना टर्मिनल प्रचालक द्वारा किया जाएगा, उपस्कर को ठीक प्रकार से नहीं रखने के लिए वह ही उत्तरदायी है।</p>																												
(25).	<p>अनुसूची 3.1. बल्क और ब्रेक-बल्क कार्गो का घाटशुल्क : (i). (क). घाटशुल्क प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.2.2. में यथा निर्धारित प्रहस्तन की लागत और कार्गो प्रहस्तन और भंडारण के समय दिए जाने वाले विशेष ध्यान के आधार पर प्रस्तावित किया जाए। (ख). जवाब के संदर्भ में, सीओपीटी से इस समिति के विचारार्थ विषय भेजने और यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि इस समिति की सिफारिशों का घाटशुल्क युक्तिकरण और उत्पादकता स्तर के निर्धारण पर कैसे प्रभाव पड़ेगा।</p>	<p>(i). (क). वर्तमान घाटशुल्क दरें प्रत्येक प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए लागत और विशेष ध्यान के आधार पर निर्धारित की गई थीं। इसलिए, लागत में समग्र वृद्धि के आधार पर वृद्धि प्रस्तावित की गई है। तथापि, लागत नियंत्रण पर समिति की रिपोर्ट के आधार पर, घाटशुल्क दरें संशोधित करने के लिए आवश्यक प्रयास किए जाएंगे, यदि अपेक्षित होंगे। (ख). इसने बाद में पुष्टि की है कि कंटेनर परिवहन प्रभारों को कम करने के लिए समिति की सिफारिशों का घाटशुल्क युक्तिकरण पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>																												
	<p>(ii). घाटशुल्क दर में 40 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य इस तथ्य के आलोक में सिद्ध करें कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 8 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। उर्वरक और कच्चे तेल के लिए 40 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य भी सिद्ध करें क्योंकि ये दोनों गतिविधियां अधिशेष में हैं।</p>	<p>(ii). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का घाटा कच्चे तेल को शामिल किए जाने के लिए केवल 8 प्रतिशत है जोकि उस श्रेणी में अन्य उप-गतिविधियों द्वारा उठाए गए भारी नुकसान की पूर्ति करने के लिए काफी है। यदि प्रस्तावित दरें उप-गतिविधि-वार राजस्व/लागत पर आधारित हैं तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अर्जित करने के लिए 40 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि आवश्यक होगी। उर्वरक बर्थ से भिन्न किसी अन्य बर्थ में प्रहस्तित उर्वरक के घाटशुल्क में 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है।</p>																												
	<p>(iii). बर्थ क्यू-10 के अलावा किसी अन्य बर्थ में प्रहस्तित उर्वरकों के लिए पृथक घाटशुल्क दरें लागू किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। बर्थ क्यू-10 के अलावा किसी अन्य बर्थ में इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित उच्चतर घाटशुल्क दर का औचित्य सिद्ध करें। प्रदत्त सेवाओं के लिए अतिरिक्त लागत के संदर्भ में प्रस्तावित दर का औचित्य सिद्ध करें।</p>	<p>(iii). उर्वरक बर्थ (क्यू 10) में उर्वरकों को उतारने की सुविधा प्रयोक्ता अर्थात् एफएसीटी द्वारा प्रदान की जाती है। यदि उर्वरक बर्थ क्यू-10 के अलावा किसी अन्य बर्थों में प्रहस्तित किए जाते हैं तो प्रहस्तन सुविधाएं पत्तन द्वारा प्रदान की जानी आवश्यक होंगी। इससे घाट प्रहस्तन, सुरक्षा भंडारण, रोशनी सुविधाएं आदि शामिल हैं। प्रहस्तन की अतिरिक्त लागत को पूरा करने के लिए, बर्थ क्यू-10 से भिन्न किसी अन्य बर्थ में उर्वरक के प्रहस्तन के लिए पृथक दर प्रस्तावित की गई है।</p>																												

	इसने भिन्न दर को सही ठहराने के लिए कोई विशिष्ट लागत व्योरे नहीं भेजे हैं।												
(iv). सीओपीटी ने पीओएल उत्पादों की घाटशुल्क दर में 40 प्रतिशत वृद्धि, जबकि कच्चे तेल के लिए, इस गतिविधि की अधिशेष स्थिति के मद्देनजर, वर्तमान प्रशुल्क को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। कच्चे तेल और पीओएल को अलग-अलग लिए जाने के कारण इस तथ्य के आलोक में स्पष्ट करें कि सामान्य वर्गीकरण में पीओएल में कच्चा तेल शामिल होता है।	(iv). इसे सही किया गया है और पीओएल के लिए घाटशुल्क संशोधित दरमान में मौजूदा स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव किया है।												
(v). सोडा राख के लिए घाटशुल्क दर प्रस्तावित करने का आधार विस्तृत परिकलन के साथ स्पष्ट करें क्योंकि यह नई प्रविष्टि है। इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए लागू वर्तमान प्रशुल्क दर्शाएं और सोडा राख के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित दर का औचित्य सिद्ध करें। दर्शाएं कि इस कार्गो विशेष के लिए पिछले दो वर्षों में पत्तन द्वारा वसूल वर्तमान यथामूल्य राशि लागू करते हुए प्रति टन दर क्या होगी।	(v). सोडा राख कोचीन पत्तन के लिए नया कार्गो है जो बाद में नियमित रूप से शुरू हो गया है। इसलिए, घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची में इस कार्गो को सूचीबद्ध किए जाने की आवश्यकता है। सोडा राख पोतों का पार्सल आकार 3000 टन की श्रेणी में सबसे कम है। कार्गो 50 कि.ग्रा. के बैगों में आ रहा है और पत्तन को उनके प्रहस्तन के लिए 16 मजदूर प्रति गैंग तैनात करना होता है। कार्गो उत्पादकता बहुत कम है क्योंकि बैग खुले रूप में आ रहे हैं और ग्री-स्लिंग नहीं है। प्रति गैंग प्रति पारी औसत उत्पादकता 100 टन मानी गई है। इस कार्गो के लिए वर्तमान में प्रभार्य 20 प्रतिशत यथामूल्य दर इस कार्गो के प्रहस्तन में पत्तन द्वारा किए गए व्ययों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। इसलिए, इसने विदेशी कार्गो के लिए रु० 25/- प्रति एमटी और तटीय कार्गो के लिए रु० 15/- प्रति एमटी की दर से घाटशुल्क वसूली का प्रस्ताव किया है। पिछले दो वर्षों के लिए सोडा राख का प्रति टन राजस्व निम्नलिखित है : <table><tr><th>वर्ष</th><th>घाटशुल्क (रुपयों में)</th><th>मात्रा (एमटी में)</th><th>राजस्व प्रति टन (रुपयों में)</th></tr><tr><td>2004-05</td><td>419813</td><td>41213</td><td>10.19</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>521423</td><td>50984</td><td>10.23</td></tr></table>	वर्ष	घाटशुल्क (रुपयों में)	मात्रा (एमटी में)	राजस्व प्रति टन (रुपयों में)	2004-05	419813	41213	10.19	2005-06	521423	50984	10.23
वर्ष	घाटशुल्क (रुपयों में)	मात्रा (एमटी में)	राजस्व प्रति टन (रुपयों में)										
2004-05	419813	41213	10.19										
2005-06	521423	50984	10.23										
(vi). (क). टिम्बर की मौजूदा प्रति मीट्रिक टन दर से प्रति घन मीटर में बदलने के लिए लागू किए गए परिवर्तन कारक का आधार स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करें कि टिम्बर के लिए वसूली की इकाई भारतीय घन मीटर क्यों प्रस्तावित की गई है और कुछ अन्य महापत्तनों में यथा प्रस्तावित घन मीटर क्यों प्रस्तावित नहीं की गई है। यह स्पष्ट नहीं है कि टिम्बर के विभिन्न परिवर्तन कारकों को विभिन्न देशों के लिए निर्धारित किए जाने की क्या आवश्यकता है। इन टिप्पणियों के आलोक में, प्रस्तावित टिप्पणी सं. 2 (ग) शामिल करने के कारण स्पष्ट करें।	(vi). (क). दरमान में, जो 1989 से 1998 तक प्रभावी था, टिम्बर के लिए घाटशुल्क दर भारतीय घन मीटर आधार पर वसूल की गई थी, परंतु जनवरी, 1999 में प्रभावी सामान्य संशोधन के दौरान माप की इकाई प्रति टन आधार में बदली गई थी। सीओपीटी लगभग 20 वर्ष के अंतराल के बाद टिम्बर का प्रहस्तन कर रहा है और ज्ञात हुआ है कि टिम्बर घन मीटर आधार पर मापा जाता है। इसलिए, माप की इकाई भारतीय घन मीटर में बदली गई है। विश्व में भिन्न-भिन्न क्षेत्रों में टिम्बर को मापने की परिगणनाएं भिन्न-भिन्न अपनाई गई हैं। इसलिए, भिन्न-भिन्न देशों के लिए भिन्न-भिन्न परिवर्तन कारक निर्धारित किए गए हैं।												
(ख). इसके जवाब के संदर्भ में, यह उल्लेख किया गया था कि चेन्नई पत्तन न्यास और कांडला पत्तन न्यास, जो टिम्बर प्रहस्तन करने वाले दो मुख्य पत्तन हैं, ने टिम्बर पर घाटशुल्क प्रति घन मीटर आधार पर निर्धारित किया है। चेन्नई पत्तन न्यास के मामले में, गट्टों के अलावा परंतु प्लाइवुड, वुड पल्प और बोर्डों सहित टिम्बर के लिए घाटशुल्क दर प्रति टन आधार पर निर्धारित की गई है। इसलिए, सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि वह इस प्रशुल्क मद की वसूली सीएचपीटी और केपीटी के दरमान में निर्धारण के अनुसार भारतीय घन मीटर आधार पर इसे प्रस्तावित करने की बजाय घन मीटर आधार निर्धारित की जाए। इसके अलावा, दो महापत्तनों सीएचपीटी और केपीटी के दरमान में भिन्न-भिन्न देशों की तरह टिम्बर प्रहस्तन के भिन्न-भिन्न परिवर्तन कारक लागू करने का कोई प्रावधान नहीं है।	(ख). पत्तन ने पिछले 30 वर्षों में टिम्बर का प्रहस्तन नहीं किया था। टिम्बर प्रहस्तन के लिए रियायती दरें ग्राहक के अनुरोधों के आधार पर दी जाती थीं। घाटशुल्क की इकाई प्रयोक्ताओं की राय को ध्यान में रखकर निर्धारित की गई थी। इस आधार पर घाटशुल्क की वसूली अभी तक सुगम देखी गई है। इसलिए, सीओपीटी को इसे ही जारी रखने की अनुमति दी जाए।												
(vii). क्र.सं. 22 से 26 के लिए घाटशुल्क यथामूल्य दर पर प्रस्तावित करने की बजाय प्रासंगिक कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में दर अथवा कार्गो की मात्रा के आधार पर प्रस्तावित किया जाए।	(vii). इन कार्गो मदों के प्रहस्तन की लागत के पहचान की प्रक्रिया जारी है। पत्तन टनभर/मात्रा पर आधारित इन यथामूल्य दरों को 5 वर्षों की अवधि के भीतर चरणबद्ध तरीके से बदल देगा। तब तक, इसने चार वस्तुओं के लिए यथामूल्य दरें जारी रखने का अनुरोध किया है।												

<p>(viii). प्रस्तावित टिप्पणी सं. 3 में अपेक्षा की गई है कि सामग्रियों की सुपुर्दगी/नौभरण से पहले उन सामग्रियों का घाटशुल्क अदा करना होगा। एफसीएल कंटेनरों के मामले में इस शर्त को लागू किए जाने से छूट दिए जाने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(viii). वर्तमान दरमान के अनुसार, एफसीएल कंटेनरों को भी सामग्रियों की सुपुर्दगी/नौभरण से पहले घाटशुल्क अदा करना होगा। पत्तन इस घाटशुल्क और आयात/निर्यात में वसूले जाने वाले लिफ्ट-ऑन आर लिफ्ट-ऑफ प्रभारों के साथ मिलाना चाहता है। चूंकि प्रहस्तन प्रभार केवल सेवा प्रदान करने के पश्चात अर्थात् कंटेनरों की लदाई के पश्चात वसूल किए जाते हैं, यदि यह खंड दरमान में शामिल किया जाता है तो घाटशुल्क की वसूली को प्रहस्तन प्रभारों के साथ लागू करना संभव नहीं है।</p> <p>सीओपीटी में, परेबिती कार्गो निर्यात के लिए सीएचए को नियुक्त करता है। इस आधार पर, तत्संबंधी सीएचए प्रभारों का भुगतान पत्तन को अग्रिम रूप में कर देता है। जब कोई दूसरा सीएचए कम दर के साथ परेबिती के पास पहुंचता है तो परेबिती दोबारा उसे काम दे देता है। उस आधार पर, सीएचए दोबारा निर्यात आवेदन दाखिल करता है। इस प्रकार, दो सीएचए द्वारा दो निर्यात आवेदन दाखिल किए जाते हैं और यहां तक कि पत्तन को एक सीएचए द्वारा दाखिल निर्यात आवेदन वापस करना पड़ता है। वापसी की प्रक्रिया में बहुत लम्बा समय लगता है। प्रभारों की इस वापसी से बचने के लिए, यह निर्णय लिया गया है कि आईए/ईए प्रहस्तन प्रभार बिल के साथ वसूला जाए। इसलिए, सामग्रियों की सुपुर्दगी/नौभरण से पहले घाटशुल्क के भुगतान की अपेक्षा वाले खंड से एफसीएल कंटेनर को प्रस्तावित दरमान से हटाया गया है। वास्तव में, चूंकि कंटेनर टर्मिनल में आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है, इसलिए सीओपीटी द्वारा कोई कंटेनर प्रहस्तित नहीं किए गए हैं।</p>
<p>(ix). (क). घाट के बाहर भंडारण सुविधा विस्तारित करने वाली टिप्पणी सं. 5 के अधीन विभिन्न शर्तें लागू करने के लिए सीओपीटी की अपेक्षा की परिस्थितियां परिणामी कानूनी दायित्वों के साथ स्पष्ट करें। टिप्पणी सं. 5 (v) में नौभरण/स्टीमर एजेंट्स/परेबिती/आयात एजेंटों द्वारा दिए गए वचनबंध की विधिक वैधता भी स्पष्ट करें। यह विशेष रूप से स्पष्ट किया जाए कि ऐसे वचनबंध से सीओपीटी परिरक्षक के रूप में अपनी सांविधिक जिम्मेदारी से छूट जाएगा।</p>	<p>(ix). (क). पत्तन ने घाट में भीड़ और पत्तन की ओर अधिक कार्गो आकर्षित करने के मद्देनजर घाट के बाहर कार्गो के लिए भंडारण क्षेत्र प्रदान करने की सुविधा शुरू की है। इस शुरुआत के परिणामस्वरूप, पत्तन ने नया कार्गो आना शुरू हुआ है। पत्तन ने इसकी शुरुआत इसलिए की थी क्योंकि भंडारण क्षेत्र की कमी के कारण पत्तन को कई कार्गो मर्दों का नुकसान हुआ था। कार्गो की भंडारण क्षेत्रों से सुपुर्दगी से पहले घाटशुल्क वसूल किया जाता है और इस व्यवस्था के कारण पत्तन पर कोई विधिक दायित्व नहीं है।</p>
<p>(ख). चूंकि भेजा गया जवाब नौभरण/स्टीमर एजेंटों/सीमाशुल्क हाऊस एजेंटों/परेबिती/आयात एजेंटों द्वारा दिए गए वचनबंध की विधिक वैधता स्पष्ट नहीं करता है, इसलिए यह बिन्दु स्पष्ट करने के लिए पुनः अनुरोध किया गया था।</p>	<p>(ख). इसने स्पष्ट किया है कि हालांकि उक्त वचनबंध नौभरण/स्टीमर एजेंटों/सीमाशुल्क हाऊस एजेंटों आदि से प्राप्त किया गया है परंतु कार्गो के परिरक्षक के रूप में पत्तन की विधिक जिम्मेदारी उनकी पत्तन से निकासी तक समाप्त नहीं होगी।</p>
<p>(x). वर्तमान में घाटशुल्क की वसूली छूट प्राप्त कुछ कार्गो मर्दों के मामले में आधार घाटशुल्क वसूल करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी सं. 8 (xii) लागू करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>(x). पत्तन ने घाटशुल्क कार्गो के रूप में वर्गीकृत मर्दों की सूची में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया है। घाटशुल्क मुक्त सामग्रियों के लिए प्रस्तावित 50 प्रतिशत घाटशुल्क केवल तभी प्रभावी होगा जब ये सामग्रियां पत्तन का श्रम और उपस्कर इस्तेमाल करते हुए घाट पर उतारी अथवा नौभरित की जाती है। यह टिप्पणी ऐसी सामग्रियों के प्रहस्तन में पत्तन द्वारा किए गए व्ययों की पूर्ति के लिए शामिल की गई है।</p>
<p>(xi). आरओ-आरओ पोर्टों के अंदर और बाहर नौभरित किए गए वाहनों पर लागू यथामूल्य घाटशुल्क का 50 प्रतिशत घाटशुल्क प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>(xi). आरओ-आरओ पोर्टों द्वारा प्रहस्तित वाहनों के लिए वर्तमान दर के 50 प्रतिशत पर घाटशुल्क ऐसे प्रहस्तन में पत्तन श्रम और उपस्कर की असंलिप्तता के मद्देनजर प्रस्तावित की गई है। प्रचालनों की लागत प्रदर्शित करने वाली विशिष्ट दर दरमान के अगले संशोधन के दौरान लागू की जाएगी।</p>
<p>(26). 3.3.2 विलंब शुल्क प्रभारों की अनुसूची :</p> <p>(i). नौभरण के लिए पत्तन में लाए गए कार्गो और बाद में दूसरे पोत में संशोधित और नौभरित के मामले में, प्रस्तावित टिप्पणी सं. 3 (i) में विलंब शुल्क की वसूली कार्गो की बुलाई की तारीख से पोत के नाम, जिस पर कार्गो वैकल्पिक रूप में नौभरित किया जाता है, के संशोधन की तारीख तक निर्धारित किया गया है। प्रस्तावित शर्त में कार्गो की इस श्रेणी के लिए लागू निःशुल्क अवधि के बारे में स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया है। विलंब शुल्क केवल निर्धारित निःशुल्क अवधि के बाद ही वसूल किया जा सकता है। कृपया इस संबंध में स्पष्ट उपबंध निर्धारित करें।</p>	<p>(i). पोत के नामांकन के बिना नौभरण के लिए पत्तन में लाए गए और बाद में पोत में संशोधित और नौभरण किए गए किसी कार्गो को पत्तन में लाने की तारीख से पोत के नाम के संशोधन की तारीख तक विलंब शुल्क अदा करना होगा। निःशुल्क दिवसों के प्रावधानों वाली अनुसूची के अनुसार निर्यात कार्गो के लिए विलंब शुल्क संशोधन की तारीख से लागू होगा। तथापि, नौभरण और बद नहीं किए गए कार्गो की बुलाई की तारीख से पत्तन से निकासी तक विलंब शुल्क अदा करना होगा।</p>

	(ii). इस प्राधिकरण ने अपने पिछले सामान्य आदेश में वर्गीकरण करते हुए उल्लेख किया था कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन दी गई शक्तियों को विनियमित करने के लिए विलंब शुल्क की छूट लिए दिशा-निर्देश सरकार द्वारा जारी किए जाते हैं।	(ii). विलंब शुल्क से छूट के दिशा-निर्देश सूचना के प्रयोजन से दरमान में बनाए रखे जाएं।
	(iii). ऐसी अवधि जब निकासी नहीं की जा सकती अथवा आयात कार्गो की सुपुर्दगी अथवा पत्तन पर आरोप्य कारणों से निर्यात कार्गो/कंटेनर का नौभरण नहीं किया जा सके, कार्गो/कंटेनरों के विलंब शुल्क के भुगतान से छूट की उपयुक्त शर्त शामिल करें।	(iii). अपेक्षित उपबंध प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।
	(iv). हमारे पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वह सीमाशुल्क (मूल्यांकन की साधारण प्रक्रिया के अलावा) और अन्य सार्वजनिक प्राधिकारियों द्वारा विराम की अवधि जैसे विशेष मामलों में विलंब शुल्क मुक्त अवधि पर शासित शर्तों को युक्तिसंगत बनाए। इनको युक्तिसंगत बनाने की बजाय ऐसे विशेष मामलों में, निःशुल्क अवधि की अनुमति देते हुए टिप्पणी-4 में निर्धारित वर्तमान शर्तों को हटाने का प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।	(iv). चूंकि विशेष मामलों में निःशुल्क अवधि के विलंब शुल्क को शामिल करने वाला खंड सीओपीटी के दरमान में प्रचलित था। वर्ष 1992 के दौरान, मंत्रालय ने विलंब शुल्क प्रभारों से छूट के लिए दिशा-निर्देश जारी किए थे। यह सभी पत्तनों पर लागू था। जब ये दिशा-निर्देश आ चुके थे तो कोचीन पत्तन के लिए निःशुल्क अवधि पर विलंब शुल्क के लिए पृथक दिशा-निर्देश की आवश्यकता नहीं थी। तथापि, इसे अनुवर्ती दरमान से अलग नहीं रखा गया था और प्रचलित दरमान में दोनों शर्तें शामिल की गई हैं। एक तो सीओपीटी द्वारा बनाए गए विशेष मामलों में निःशुल्क अवधि है दूसरा सरकार द्वारा जारी किया गया दिशा-निर्देश है। वर्तमान में, पत्तन ने दिशा-निर्देशों का केवल एक सैट अर्थात् विलंब शुल्क प्रभारों की छूट के लिए मंत्रालय द्वारा जारी दिशा-निर्देश रखने का अनुरोध किया है।
(27).	अनुसूची 3.4, 3.5 और 3.6 : इन अनुसूचियों के अधीन विभिन्न उपस्कर के कराया प्रभारों और माँग रद्दकरण प्रभारों में 40 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि इस आलोक में सही ठहराए कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लागत विवरण में 8 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाया गया है।	इसने अपने पूर्ववर्ती अनुरोध दोहराए हैं कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (कच्चे तेल के अलावा) में भारी घाटा है, परंतु ग्राहकों पर अधिक बोझ नहीं पड़े इसके लिए यह वृद्धि 40 प्रतिशत पर सीमित की गई है।
(28).	अनुसूची 4.1. — घाटशुल्क और कंटेनर : पुष्टि करें कि सीओपीटी इंडिया गेटवे टर्मिनल लिमिटेड के साथ हुए उसके पृथक लाइसेंस करार के मद्देनजर पत्तन में कंटेनरों का प्रहस्तन कर सकता है।	लाइसेंस करार की मद सं. 7.2 (घ) के अनुसार, लाइसेंसदाता रक्षा कार्गो पोत और कॉम्बी पोत प्रहस्तन कर सकता है। लाइसेंसदाता और लाइसेंसदाता के बीच पारस्परिक रूप से सहमत शर्तों के अधीन लाइसेंसदाता तटीय पोत भी प्रहस्तन कर सकता है। दरें प्रस्तावित की गई हैं यदि कोचीन पत्तन को उपयुक्त शर्तों के अनुसार कंटेनरों का प्रहस्तन करना पड़ता है।
(29).	अनुसूची 4.3. — सीएफएस और घाटों में भरण/उतराई प्रभार : (i). प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में सीएफएस में प्रस्तावित भरण/उतराई का औचित्य सिद्ध करें। (ii). इस प्राधिकरण ने सीएफएस में भंडारण और पर्यवेक्षण प्रभार की वसूली से संबंधित सीओपीटी के दूसरे प्रस्ताव पर आदेश पारित किया है। यह आदेश अंतरिम अवधि के लिए अनुमोदित किया गया है और सामान्य संशोधन प्रस्ताव, जोकि विचाराधीन है, के लागू होने तक वैध है। इसलिए, सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह सीएफएस गतिविधि के लिए तत्काल पृथक प्रस्ताव दाखिल करें अथवा इन्हें सामान्य संशोधन प्रस्ताव में शामिल करें।	यह अपने सीएफएस में भंडारण और पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत है। (तथापि, हमें अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।)
	(iii). सीओपीटी अपने सीएफएस में कंटेनर भंडारण और कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार शुरू करने के इसके प्रस्ताव के संदर्भ में पत्र सं. ए-1/एफ-13/2005/टी-1 दिनांक 12 दिसंबर, 2005 द्वारा वह अपना विस्तृत प्रस्ताव दाखिल करते समय पर्यवेक्षण प्रभारों सहित भरण/उतराई प्रभारों के लिए समेकित दर निर्धारित करने के लिए सहमत था। इस संबंध में, कृपया पुष्टि करें कि सीएफएस में प्रस्तावित भरण/उतराई प्रभारों में पर्यवेक्षण प्रभार शामिल है। सीओपीटी को इस प्रशुल्क मद की वसूली के लिए प्रदान की गई सेवाओं को स्पष्टतः उल्लेख करते हुए शर्त निर्धारित करने पर विचार करना चाहिए।	(iii). इसने पुष्टि की है कि सीएफएस में प्रस्तावित भरण/उतराई प्रभारों में पर्यवेक्षण प्रभार शामिल हैं।
	(iv). प्रस्तावित टिप्पणी सं. 2 की समीक्षा और संशोधन करें जिसमें कहा गया है कि पत्तन एलसीएल कार्गो पर घाटशुल्क वसूल करेगा और इस प्रशुल्क व्यवस्था को मानने से इकार	(iv). आईजीटीपीएल ने उल्लेख किया है कि एलसीएल कंटेनर की पहचान करने की तकनीक को व्यवस्थित करने और कार्गो जो भरण/खाली किया गया है के आधार पर घाटशुल्क की वसूली

	करते हुए आईजीटीपीएल द्वारा की गई वर्गीकृत टिप्पणी (पत्र सं. आईजीटीपीएल/टीएमपी/05 दिनांक 1 दिसम्बर, 2005) के मद्देनजर आईजीटीपीएल को बॉक्स घाटशुल्क की प्रतिपूर्ति की जाएगी। आईजीटीपीएल ने बताया है कि यह आरजीसीटी में उसके द्वारा प्रहसित एफसीएल और एलसीएल कंटेनरों पर घाटशुल्क वसूल करेगा।	की उसकी सूचना प्रणाली में अचरक्षता है। आईजीटीपीएल एफसीएल अथवा एलसीएल कंटेनरों के लिए केवल बॉक्स दर घाटशुल्क वसूल कर रहा है। यह इस परिप्रेक्ष्य में था कि सीओपीटी ने प्रतिनियोजित कार्गो और आईजीटीपीएल को बॉक्स दर घाटशुल्क की वापसी के आधार पर एलसीएल कंटेनरों पर घाटशुल्क वसूल करने का निर्णय लिया है जो इसके सीएफएस में भरे/खाली किए जाते हैं। एससीएल कंटेनरों के लिए केवल बॉक्स दर घाटशुल्क वसूली की स्थिति में, खाली करने और भराई के लिए इसके सीएफएस के माध्यम से कार्गो के गुजरने पर घाटशुल्क के कारण सीओपीटी को बड़ा राजस्व बांटना होगा जोकि पत्तन के कारण आय की तर्कसंगतता है।
	(v). कृषया हाऊस कीपिंग के लिए कंटेनरों का स्थानांतरण स्पष्ट करें। आईजीटीपीएल को भुगतान किए जाने वाले प्रशुल्क संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी सं. 5 को शामिल करने के कारण ऐसे स्थानांतरण के लिए स्पष्ट किया जाए। यदि आवश्यक हो तो ऐसी शर्त आईजीटीपीएल के दरमान में शामिल की जाए।	(v). शिपिंग लाइन्स कंटेनर खाली करने के बाद कंटेनर को क्यू-6 बैगेज के समीपवर्ती विशेष क्षेत्र में रखा जाता है जहां व्यक्तिगत बैग खाली किए जाते हैं। एक बार जब इन कंटेनरों को हटा दिया जाता है तब केवल दूसरे कंटेनर ही खाली करने के लिए चट्टा लगा सकते हैं। जब कंटेनरों को हटाने में स्टीमर एजेंट की तरफ से कोई विलंब होता है तो खाली पड़े कंटेनरों को अलग स्थान पर दो अथवा तीन कंटेनर ऊपर चढ़ाकर स्थान बनाया जाता है। ऐसे स्थानांतरण और कंटेनरों के चट्टा लगाने को हाऊस कीपिंग कहा जाता है। तथापि, यह आईजीटीपीएल को उसके दरमान में इस मद के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव करने के लिए सूचना देने को सहमत है।
(30).	अनुसूची 5.1. फ्लोटिंग क्रेन प्रभार : (i). फ्लोटिंग क्रेन की दरें पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान यथा सुझावित फ्लोटिंग क्रेनों के नामों के संदर्भ में दरें निर्धारित करने के स्थान पर उपस्कर के क्षमता स्तर पर प्रस्तावित की जाए।	(i). सीओपीटी के पास केवल एक फ्लोटिंग क्रेन एफ.सी. पेरियर है। इस फ्लोटिंग क्रेन का इस्तेमाल मुख्यतः पत्तन प्रयासनों जैसे - पानी में गिरी वस्तुओं को उठाने के लिए किया जाता है। यह पत्तन की टगों और लॉचों के लिए मरम्मत प्लेटफार्म भी हो सकता है।
	(ii). मूरिंग टगों, फॉयर फ्लोट के लिए प्रस्तावित 40 प्रतिशत की वृद्धि का औचित्य प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में सिद्ध करें।	(ii). यह पोत संबंधी सेवाओं में समग्र लागत वृद्धि के आधार पर प्रस्तावित किया गया है।
	(iii). फ्लोटिंग क्रेनों के लिफ्टिंग प्रभारों और पाइलट तथा अन्य लॉचों के प्रभारों में प्रस्तावित 100 प्रतिशत की वृद्धि का औचित्य प्रदत्त सेवाओं की लागत के साथ सिद्ध करें।	(iii). प्रस्तावित वृद्धि इन गतिविधियों की लागत में वृद्धि और इन परिसंपत्तियों को किराये पर लेने को हतोत्साहित करने पर आधारित है। लिफ्टिंग प्रभारों में वृद्धि ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुसंधान लागत में अत्यधिक वृद्धि के कारण जरूरी हो गई है।
	(iv). फ्लोटिंग क्रेनों के मामले में तटीय कार्गो/कंटेनरों और अन्य उपस्कर के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित किए जाएं जिसमें कार्गो/कंटेनर का जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड स्थानांतरण शामिल है।	(iv). कोई ऐसी मद नहीं है जिसके लिए इस अनुसूची में दरें दी गई हों जिसमें जलयान से घाट अथवा कार्गो/कंटेनर का घाट से भंडारण यार्ड स्थानांतरण शामिल है।
(31).	अनुसूची सं. 5.2, 5.3, 5.5, 5.6, 5.8 और 5.13 में प्रस्तावित 40 वृद्धि लागत विवरण में प्रदर्शित घाटे के संदर्भ में और प्रदत्त सेवाओं के लिए शामिल अतिरिक्त लागत के संदर्भ में सही ठहराएं।	प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि लागत में समग्र वृद्धि पर आधारित है।
(32).	अनुसूची 5.4. - पत्तन के बंक के प्रयोग के लिए लाइसेंस शुल्क और अनुसूची 5.7. - जेट्टियों, पियर्स आदि के लिए लाइसेंस शुल्क (i). पिछले दो वर्षों में इस प्रशुल्क में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करने के अलावा इस प्रशुल्क मद के लिए और 40 प्रतिशत की वृद्धि के कारण स्पष्ट करें। (ii). स्पष्ट करें कि क्या पत्तन के बंकों के प्रयोग के लिए लाइसेंस शुल्क और जेट्टियों, पियर्स के लिए लाइसेंस शुल्क सरकार द्वारा मार्च, 2004 में जारी नई भूखंड नीति द्वारा शासित होगा। यदि हाँ, तो इन मदों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क को पट्टा किराये में संशोधन के अपने सुझाव में शामिल करें जोकि शीघ्र ही दाखिल किए जाने के लिए प्रस्तावित है। (iii). इस प्राधिकरण ने इसके पिछले सामान्य संशोधन आदेश में देखा था कि पत्तन के पुराने बंक (3 एम x 2.5 एम) के इस्तेमाल के लिए लाइसेंस शुल्क माननीय केरल उच्च न्यायालय में विवाद अधीन है। इस संबंध में दाखिल कोर्ट केस की मौजूदा स्थिति बताएं।	(i). दरों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। वर्तमान दरमान में दी गई दरों में संघीय आधार पर 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि शामिल है। प्रस्तावित दरें इस संघीय वृद्धि पर आधारित हैं और वर्तमान में वसूल की जा रही हैं। (ii). पत्तन बंकों, जेट्टियों, पियर्स आदि के इस्तेमाल के लिए लाइसेंस शुल्क सरकार द्वारा जारी नई भूमि नीति दिशा-निर्देश द्वारा शासित नहीं है। (iii). यह मामला अभी भी अदालत में लंबित है। इसने टीएमपी द्वारा दी गई सलाह नोट कर ली है। परंतु अपने प्रस्तावित दरमान में आवश्यक संशोधन नहीं किया है।

	चूँकि मामला न्यायाधीन है इसलिए सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि इस विशेष प्रशुल्क मद के लिए यथास्थिति बनाए रखी जाए।	
(33)	अनुसूची 5.9. — पत्तन की शुष्क गोदी के प्रयोग के लिए प्रभार और अनुसूची 5.10 — पत्तन के संयंत्रों और उपकरणों के प्रयोग के लिए प्रभार : (i). प्रशुल्क में 40 प्रतिशत की वृद्धि का औचित्य प्रस्तावित करने के कारण प्रदान की गई सेवाओं की लागत में वृद्धि के संदर्भ में सिद्ध करें।	(i). यह समग्र लागत वृद्धि पर आधारित है।
	(ii). दमकल गाड़ी/फॉयर पम्प/(अनुसूची 5.10 के अधीन क्र.सं. 4) के लिए वर्तमान प्रशुल्क ₹ 250/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग से ₹ 3000/- प्रति घंटा अथवा इसका भाग से 1100 प्रतिशत की महत्वपूर्ण वृद्धि के कारणों का औचित्य भी प्रदान की गई सेवाओं की लागत में वृद्धि के संदर्भ में सिद्ध करें।	(ii). आईएसपीएस मानकों को लागू करने के रूप में निर्धारित कड़े सुरक्षा मानकों के अधीन, पत्तन ने अपनी अग्निशामक प्रणाली को उन्नत बनाया है। नई दमकल गाड़ियों की प्राप्ति के लिए वर्ष 2004-05 के दौरान पूंजी निवेश किए गए थे और प्रचालन सुविधाओं का समग्र उन्नयन सुरक्षा जरूरतों के अनुसार किए गए हैं। प्रशुल्क में वृद्धि अग्निशामक सुविधाओं में किए गए अतिरिक्त पूंजी निवेश और बढ़ी हुई प्रचालन लागत की पूर्ति के लिए प्रस्तावित की गई है।
(34)	अनुसूची 5.12. — तोलन प्रभार : भार तोलक के प्रयोग के लिए मौजूदा प्रति टन दर और तोलन प्रमाणपत्र जारी करवाने के लिए निर्धारित दर को मिलाने का प्रस्ताव किया गया है और प्रति टन आधार पर एकल दर प्रस्तावित की गई है जिससे औसतन प्रति वाहन लगभग 400 प्रतिशत की वृद्धि होगी। अन्य प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित 40 प्रतिशत की वृद्धि की अपेक्षा इस प्रशुल्क मद में ऐसी अत्यधिक वृद्धि के प्रस्ताव के कारण स्पष्ट करें।	एक नया धर्म कांटा संस्थापित किया गया है और दरें किए गए निवेश और निकटवर्ती क्षेत्रों में प्रचलित दरों पर विचार करते हुए प्रस्तावित की गई हैं।
(35)	अनुसूची 5.14. — टोल प्रभार : टोल प्रभारों में 25 प्रतिशत से 60 प्रतिशत तक वृद्धि प्रस्तावित करने का औचित्य सिद्ध करें।	प्रस्तावित वृद्धि अतिरिक्त पूंजी निवेश और प्रचालन लागत में वृद्धि की पूर्ति के लिए है।

6. चूँकि सीओपीटी का वर्तमान दरमान दो वर्षों अर्थात् जनवरी, 2006 तक वैध था, इसलिए इस प्राधिकरण ने सीओपीटी के अनुरोध पर सीओपीटी के वर्तमान दरमान की वैधता को 30 जून, 2006 तक बढ़ाते हुए 27 दिसम्बर, 2005 को एक आदेश पारित किया था। चूँकि भेजी गई सूचना में अंतर्गत के मददेनजर इस मामले पर अंतिम विचार नहीं हो सका था, इसलिए प्रचलित दरमान को दो बार और विस्तारित किया गया था और वर्तमान में 31 मार्च, 2007 अथवा अंतिम दरों के लागू होने तक, जो भी पहले हो, वैध है।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 18 जुलाई, 2006 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी और संबद्ध प्रयोक्ताओं ने अपने-अपने निवेदन किए थे। संयुक्त सुनवाई में, कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसए) ने पड़ोसी पत्तनों में पोल्स संबंधी प्रभारों का अहस्ताक्षरित तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया था। सीओपीटी ने संयुक्त सुनवाई में अपने प्रस्ताव का स्लाइड प्रस्तुतिकरण भी दिया था।

8.1. संयुक्त सुनवाई के बाद, सीओपीटी ने अपने प्रस्तावित दरमान में कुछ संशोधन करते हुए संशोधित लागत विवरण दाखिल किया। वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों के साथ अधुनातित संशोधित लागत विवरण निम्नलिखित स्थिति दर्शाता है :

क्र.सं.	विवरण	2006-07		2007-08		2008-09		कुल अधिशेष/ घाटा तीन वर्षों के लिए	औसत अधिशेष/ घाटा प्रचालन आव के रूप में
		रूपए लाखों में	अधिशेष/ घाटा आय पर प्रतिशत के रूप में	रूपए लाखों में	अधिशेष/ घाटा आय पर प्रतिशत के रूप में	रूपए लाखों में	अधिशेष/ घाटा आय पर प्रतिशत के रूप में		
1.	समग्र पत्तन	(-)3115	(-)18%	(-)3187	(-)18%	(-)3822	(-)21%	(-)10,124	(-)19%
2.	पोत संबंधी गतिविधि क) पत्तन देयताएं ख) पाइलटेंज ग) बर्थ किराया	(-)1998 (-)981 (-)887 (-)416	(-)32.08% (-)86.3% (-)26% (-)29.9%	(-)2370 (-)1342 (-)882 (-)456	(-)35.9% (-)111.7% (-)24% (-)31.1%	(-)3149 (-)1514 (-)1317 (-)653	(-)51.5% (-)137.0% (-)40% (-)48.3%	(-)7517 (-)3837 (-)3086 (-)1525	(-)39.8% (-)112% (-)30% (-)36%
3.	कार्गो संबंधी गतिविधि क) उर्वरक ख) कोयला और अन्य ग) कच्चा तेल और पीओएल	(-)1993 152 (-)4066 1920	(-)23% 35% (-)242% 30%	(-)1774 178 (-)4014 2061	(-)20% 39% (-)218% 31%	(-)1645 207 (-)4067 2216	(-)17% 43% (-)201% 32%	(-)5412 537 (-)12147 6197	(-)20% 39% (-)220% 31%
4.	संघदा गतिविधि	876	41%	957	43%	972	41%	2805	41.6%

8.2. सीओपीटी द्वारा अपन दरमान में प्रस्तावित संशोधन निम्नवत् हैं :

(i). घाटशुल्क :

(क). कुछ वस्तुओं जैसे - पशु, अदह, इमली, बीज, टोपिका, नारियल, रेत, पत्थर, ग्रेनाइट मारबल, कागज, चीनी, सिंथेटिक रेजिन पर घाटशुल्क दर इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित 40 प्रतिशत की वृद्धि के विपरीत वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर प्रस्तावित की गई है।

(ख). टिम्बर के लिए घाटशुल्क दर इसे प्रारम्भिक प्रस्ताव में प्रस्तावित रू० 34/- प्रति भारतीय घन मीटर के विपरीत मौजूदा प्रशुल्क स्तर अर्थात् रू० 56/- प्रति मी.ट. को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

- (ii). सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसने कंटेनर पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क में दिसंबर, 2003 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित रियायती दर ऑफर की गई थी। यह कम किया गया पाइलटेज प्रभार प्रस्तावित संशोधित दरों के बजाय नवम्बर, 2005 में दाखिल इसके प्रस्तावित दरमान पर असावधानी से विचार किया गया था। इसलिए, सीओपीटी ने कंटेनर पोतों के मामले में पाइलटेज शुल्क अनुसूची को पढ़ने का अनुरोध किया था जोकि निम्नवत् है :

क्र.सं.	कंटेनर का आकार	दर प्रति जीआरटी	
		कंटेनर पोत	
		तटीय (रुपए)	विदेशी (अमेरिकी डॉलर)
1.	30000 जीआरटी तक	14.1372	0.5100
2.	30001 से 60000 जीआरटी न्यूनतम प्रभार	11.3098 424116	0.4080 15300
3.	60001 और अधिक न्यूनतम प्रभार	9.8960 678588	0.3570 24480

- (iii). तत्पश्चात्, सीओपीटी ने कंटेनर पोतों और अन्य पोतों के पाइलटेज शुल्क में, इस नतिविधि लागत में प्रदर्शित बाटा बिबि जोकि पतन द्वारा अधिशेष सही माना गया था, के मददेनजर ऊपर तालिकाबद्ध पूर्व प्रस्तावित दरों से 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

8.3. सीओपीटी के पूर्व प्रस्तावित दरमान में कुछ संशोधन प्रस्तावित करने संबंधी सीओपीटी का मूल संकल्प संशोधित/प्रयोक्ता संघटनों को परिचालित किया गया था। कोचीन स्टीमर एजेंट्स असोसिएशन (सीएसए), भारतीय जहाजसानी निगम (एनएसएल) और कोचीन शिपयार्ड हाऊस एजेंट्स असोसिएशन (सीसीएचए) ने अपनी टिप्पणियां भेज दी हैं। एससीएचए ने सीएसए द्वारा जारी की गई बातों को दोहराया है। सीसीएचए ने अपना पूर्व निवेदन दोहराया है कि प्रस्तावित दरें पड़ोसी पत्तनों पर प्रभाव्य दरों की तुलना में अधिक हैं। ये टिप्पणियां सीओपीटी को अग्रहित कर दी गई थीं। सीओपीटी ने उनपर अपनी टिप्पणियां भेज दी हैं।

9. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखा में उपलब्ध हैं। बापत हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये दूधरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित बातें प्रकट होती हैं :

- (i). केवल सीओपीटी द्वारा वर्ष 2005-06 के दौरान प्रहस्तित वार्षिक यातायात 11.40 मिलियन मेट्रिक टन (एएमटी) प्रतिवेदित किया गया है। इसके विपरीत, वर्ष 2006-07 के लिए यातायात बजट अनुमानों के अनुसार 11.32 एएमटी अनुमानित किया गया है। बाद में सीओपीटी ने बताया है कि संशोधित अनुमानों के अनुसार, वर्ष 2006-07 के लिए यातायात 11.62 एएमटी है।

पत्तन ने संशोधित अनुमानों के अनुसार अनुमानित लागत विवरण नहीं भेजा है। क्योंकि अंतर महत्वपूर्ण नहीं है, इसलिए यह विश्लेषण वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों में दिए गए आंकड़ों पर आधारित है। इससे निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि वर्ष 2007-08 और 2008-09 की लागत स्थिति इस चक्र के लिए लागू प्रशुल्क संशोधन के निर्णय पर विश्वास करते हुए है।

वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए यातायात क्रमशः 11.75 एएमटी और 12.17 एएमटी दिखाया गया है। इसने पुष्टि की है कि यातायात पूर्वानुमान पंचवर्षीय योजना अनुमानों के अनुसार है। तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों की अपेक्षा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 3.8 प्रतिशत और 3.6 प्रतिशत यातायात वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।

तत्पश्चात्, प्रस्तुत किए गए संशोधित लागत विवरण में, बीओओटी प्रचालक, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित कंटेनर यातायात, वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 2.65 लाख टीईयू और 2.92 लाख टीईयू माना गया है जोकि आईजीटीपीएल के प्रारम्भिक प्रशुल्क निर्धारण में वे लिए गए थे।

किसी अन्य विश्वसनीय आंकड़ों के अभाव में और यह स्वीकार करते हुए कि आईजीटीपीएल और प्रयोक्ता संगठनों में से किसी ने भी सीओपीटी द्वारा दिए गए यातायात अनुमानों पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सीओपीटी द्वारा दिए गए वर्ष 2007-08 और 2008-09 के यातायात अनुमानों पर विश्वास कर सकता है।

तथापि, गलत अनुमानन के कारण सीओपीटी को कोई अनावश्यक लाभ होता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (ii). (क). पत्तन क्षेत्र के भीतर पट्टाधारी/लाइसेंसधारी को बिजली की बिक्री से होने वाली सम्भावित आय को इन आधारों पर प्रचालन आय से अलग रखा गया है कि यह पत्तन प्रचालनों से संबंधित नहीं है। पत्तन में निवेदन किया है कि यह केरल राज्य बिजली बोर्ड का लाइसेंसधारी है और इसलिए पत्तन क्षेत्र में बिजली का वितरण सीओपीटी द्वारा किया जाता है। इसने बताया है कि केरल राज्य बिजली विनियामक आयोग (कएसईआरसी) प्रासंगिक राजस्व और लागत तत्वों को ध्यान में रखते हुए बिजली प्रशुल्क का अनुवीक्षण करता है। इसलिए, बाह्य लोगों को बिजली आपूर्ति से संबंधित अर्जित राजस्व, व्यय/उपरिव्यय प्रभार और प्रासंगिक निवल प्रखंड को लागत विवरण तैयार करते समय अलग रखा गया है।

यहां यह दोहराना प्रासंगिक है कि जनवरी, 2004 के पिछले प्रशुल्क संशोधन में, पत्तन ने बाह्य लोगों को बिजली वितरण के लिए कोई ऐसा समायोजन नहीं किया गया था। पिछली अवधि के निष्पादन की समीक्षा अपनाए गए दृष्टिकोण में बिना किसी परिवर्तन के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान सुविचारित स्थिति के संदर्भ में की जानी है। तदनुसार, पिछली अवधि के अधिशेष/घाटे का विश्लेषण करने के प्रयोजन से, वर्ष 2003-04 से 2005-06 के वार्षिक लेखों और वर्ष 2006-07 के संशोधित अनुमानों में प्रतिवेदित आंकड़े पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित स्थिति को बनाए रखने के लिए हैं।

तथापि, भविष्य अवधि के लिए, पत्तन द्वारा भेजे गए अनुमानों, जिसमें बाह्य लोगों को आपूर्ति बिजली से संबंधित आय, व्यय और निवल प्रखंड को अलग रखा गया है, पर विचार किया गया है।

(ख). पत्तन ने स्टॉफ क्वार्टरों से संबंधित आय को भी संपदा आय से अलग रखा है। तथापि, स्टॉफ क्वार्टरों संबंधी व्यय को अलग नहीं रखा गया है।

इस विश्लेषण में स्टॉफ क्वार्टरों से प्राप्त होने वाले किराये और प्रासंगिक व्यय दोनों पर विचार किया गया है। स्टॉफ क्वार्टरों से वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए अलग-से आय अनुमानन की उपलब्धता के अभाव में, वर्ष 2006-07 के बजट अनुमानों में अनुमानित स्तर और 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वृद्धि पर विचार किया गया है।

जो भी हो, पत्तन का तर्क है कि स्टॉफ क्वार्टरों पर आय/व्यय पत्तन प्रचालनों से संबंधित नहीं है, सही नहीं होगा। यद्यपि, यह पत्तन प्रचालनों से सीधे तौर पर संबंधित न हो, परंतु स्टॉफ को दिए गए क्वार्टर उन कर्मचारियों के लिए हैं जो पत्तन के प्रचालनों में संलग्न हैं। यह ज्यादा उपयुक्त होगा कि स्टॉफ क्वार्टरों से संबंधित व्यय को प्रासंगिक गतिविधि में तैनात कर्मचारियों की संख्या के आधार पर सभी गतिविधियों में बराबर-बराबर अनुपात में बांट दिया जाए। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अगली प्रशुल्क समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करने के समय इस दृष्टिकोण का अनुसरण करे।

(ग). सीओपीटी ने ₹ 44.89 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर लागू करते हुए आय अनुमानित की है। उल्लेख किया गया है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव अस्थिर है, पत्तन ने आय अनुमानों में विनिमय दर उतार-चढ़ाव के लिए कोई प्रावधान नहीं किया है। प्रचालन आय के अनुमानन के प्रयोजन के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क का भारतीय रूप में परिवर्तन प्रशुल्क मामलों को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित विनिमय दर पर निर्भर करता है।

यह प्राधिकरण अनुमानन के प्रयोजन के लिए डॉलर मूल्यवर्गित दरों को भारतीय रूप में परिवर्तन के लिए प्रशुल्क मामलों को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित विनिमय दर पर विचार करने की एकसमान प्रवृत्ति का अनुसरण करता है। तदनुसार, डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधी प्रभारों से अनुमानित आय प्रचलित विनिमय दर ₹ 44.60 प्रति अमेरिकी डॉलर पर विचार करते हुए अधुनातन की गई है।

(घ). वर्ष 2008-09 के लिए पोत संबंधी आय, यातायात में 3.6 प्रतिशत की वृद्धि दिखाने के बावजूद, 7.3 प्रतिशत कम अनुमानित की गई है। इसका कारण वर्ष 2008-09 के दौरान पत्तन में आने वाले उच्चतर जीआरटी के मेनलाइन पोतों से पत्तन की उम्मीद। वर्ष 2008-09 में पोत संबंधी आय कम अनुमानित की गई है क्योंकि जहाजरानी मंत्रालय द्वारा, दिनांक 3 मार्च, 2004 के पत्र द्वारा, जारी किए गए निर्देशों के अनुसार मेनलाइन कंटेनर पोतों के मामले में रियायती प्रशुल्क ऑफर किए जाने हैं।

सीओपीटी ने अपने प्रस्तावित दरमान में मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए कोई विशिष्ट रियायती प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तावित नहीं की है। किसी भी मामले में, श्रेणी विशेष के पोत के लिए ऑफर किए जाने वाले प्रस्तावित प्रशुल्क के कारण आय में अनुमानित कमी को कुछ अन्य श्रेणी के पोतों के लिए प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति देते हुए क्षतिपूर्ति करने की जरूरत नहीं है।

वर्तमान कार्यवाही प्रशुल्क के प्रचलित स्तर पर अधिशेष/घाटे के निर्धारण के आधार पर प्रशुल्क संशोधन के लिए है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2008-09 के लिए पोत संबंधी आय तत्संबंधी पिछले वर्ष से इस वर्ष के दौरान अनुमानित यातायात में वृद्धि की सीमा तक वृद्धि करते हुए अनुमानित की गई है।

(ड.). अलग-अलग पोत संबंधी उप-गतिविधियों की प्रचालन आय का जोड़ प्रासंगिक गतिविधि-वार लागत में अनुमानित प्रचालन आय से मेल नहीं खाता है क्योंकि निकर्षक नेहरू शताब्दी और अन्य से होने वाली प्रचालन आय इन आधारों पर उप-गतिविधियों में शामिल नहीं की गई है कि वे विविध सेवा हैं।

नेहरू शताब्दी निकर्षक संबंधी प्रचालन आय और सीओपीटी द्वारा भेजे गए मिलान विवरण में यथा निर्दिष्ट अन्य आय तदनुसार पत्तन और गोदी सुविधा शीर्ष के अधीन शामिल की गई है जहां पत्तन ने इन सेवाओं से संबंधित प्रचालन लागत को लेखांकित किया है।

(च). उपर्युक्त संशोधन की शर्त पर, इस विश्लेषण में सीओपीटी द्वारा भेजे गए आय अनुमानन पर विश्वास किया गया है। तथापि, यदि अगली समीक्षा के समय यह देखा जाता है कि वास्तविक आय यहां सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है तो गलत अनुमानन के कारण होने वाला लाभ संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार भविष्य में प्रशुल्क संशोधन/समीक्षा में समायोजित किया जाएगा।

(iii).

(क). सीओपीटी को निजी प्रचालक इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से राजस्व हिस्सा प्राप्त करता है। वर्ष 2005-06 के आईजीटीपीएल से प्राप्त वास्तविक राजस्व हिस्सा ₹ 16.15 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए दिए गए अनुमान मंत्रालय को प्रस्तुत की गई परियोजना रिपोर्ट में दिए गए आंकड़ों पर आधारित थे। तत्पश्चात्, संशोधित लागत विवरण में पत्तन ने निजी प्रचालक का प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारित करते समय कोचीन पत्तन न्यास द्वारा प्रमाणित आईजीटीपीएल के यातायात अनुमानन के आधार पर वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः ₹ 19.68 करोड़, ₹ 21.36 करोड़ और ₹ 23.49 करोड़ राजस्व हिस्सा अनुमानित किया है। सीओपीटी ने आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से का कोई विस्तृत परिकलन नहीं भेजा है।

इसने स्पष्ट किया है कि राजस्व हिस्सा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए आईजीटीपीएल का यातायात अनुमानन वर्ष 2005-06 के दौरान अर्जित वास्तविक राजस्व हिस्सा पर आनुपातिक आधार पर अनुमानित किया गया है। सीओपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण के आधार पर, इस विश्लेषण में सीओपीटी द्वारा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित राजस्व हिस्से पर विश्वास किया गया है बशर्तें ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभारों पर बाद में यथा स्पष्ट प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से को शामिल किया जाएगा।

(ख). सीओपीटी ने आईजीटीपीएल द्वारा वसूल ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभारों से संभवतः प्राप्त होने वाले राजस्व हिस्से पर विचार नहीं किया है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आईजीटीपीएल के प्रारंभिक प्रशुल्क में ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभार के लिए प्रशुल्क शामिल नहीं था। इस सेवा के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा प्रचालक से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर अलग-से मई, 2006 में अनुमोदित किया गया था। ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभारों से प्राप्त होने वाले संभावित राजस्व के संदर्भ में एक विशेष प्रश्न पर, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि आईजीटीपीएल इस प्रशुल्क मद पर राजस्व हिस्सा छोड़ने के लिए सहमत नहीं है और इस मुद्दे का हल निकालने के लिए बातचीत की जा रही है। चूंकि यह मामला लंबित है इसलिए इस प्रशुल्क मद पर राजस्व हिस्से को सीओपीटी द्वारा लागत विवरण में नहीं लिया गया है।

यहां यह देखना प्रासंगिक है कि सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि लाइसेंसधारी को किसी भी ऐसी आय का राजस्व हिस्सा देना होगा जो दरमान में अधिसूचित दरों से प्राप्त होती है। तदनुसार, सीओपीटी इस प्रशुल्क से होने वाली आय पर राजस्व हिस्सा प्राप्त करने का हकदार है क्योंकि दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान का हिस्सा होती है।

ऑन-बोर्ड नौभरण प्रभारों से आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से को हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में लिया गया है। सीओपीटी से कोई अनुमान प्राप्त नहीं होने के अभाव में, राजस्व हिस्से का अनुमानन इस प्राधिकरण द्वारा कंटेनर यातायात के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के आधार पर किया गया है।

(ग). आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य संपूर्ण राजस्व हिस्से को पहले कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आय के रूप में लेखांकित किया गया था।

राजस्व हिस्से/रॉयल्टी प्राप्तियों के लिए पृथक एस्क्रो खाते का सृजन और अनुरक्षण संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.3 में शामिल सरकारी नीति द्वारा वर्ष 2005-06 से अनिवार्य है। इस संबंध में सरकारी नीति दिशा-निर्देशों के बारे में उल्लेख किए जाने पर, सीओपीटी ने संशोधित लागत विवरण में वर्ष 2006-07 से आगे के लिए पृथक एस्क्रो खाते के सृजन और अनुरक्षण का निर्णय लिया है। सीओपीटी ने अधिशेष श्रम की लागत प्रतिवेदित नहीं की है, और, इसलिए रॉयल्टी प्राप्तियों से संबंधित व्यय को पूरा करने के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। वर्ष 2006-07 से आगे के लिए आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य संपूर्ण राजस्व हिस्से को इस प्रयोजन के लिए सृजित एस्क्रो खाते में अंतरित करने का प्रस्ताव किया गया है। यद्यपि, सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि एस्क्रो खाता वर्ष 2006-07 से सृजित करने का प्रस्ताव किया गया है, परंतु लागत विवरण में, इसने वर्ष 2005-06 में प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से को भी एस्क्रो खाते में अंतरित कर दिया है।

आईजीटीपीएल से वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए प्राप्त/प्राप्ति-योग्य संपूर्ण राजस्व हिस्सा ₹ 90 करोड़ पत्तन की अवसंरचना के विकास के लिए इन निधियों को लगाने के लिए पत्तन के पास किसी योजना के नहीं होने से एस्क्रो खाते में बिना उपयोग के रखा हुआ है। यह स्वीकार्य है कि सीओपीटी के पास एस्क्रो खाता में जमा शेष का उपयोग पत्तन की अवसंरचना विकास/आधुनिकीकरण के लिए पांच वर्ष की समय सीमा है।

यद्यपि, सीओपीटी द्वारा राजस्व हिस्से के साथ किया गया व्यवहार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है, इसलिए यह देखना महत्वपूर्ण है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान कंटेनर प्रहस्तन संबंधी उप-गतिविधि में अधिशेष स्थिति दिखाई गई थी और सामान्य कार्गो गतिविधि में आए घाटे का कुल हिस्सा प्रति-सहायिकी किया गया था। आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य संपूर्ण राजस्व हिस्से को एस्क्रो खाते में अंतरित करते हुए वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में सीओपीटी द्वारा दिए गए व्यवहार का सामान्य कार्गो गतिविधि और पतन की समग्र लागत स्थिति पर भी महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है। प्रति-सहायिकी को एक ही बार में समाप्त करना संभव नहीं होगा। यहां तक कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश भी प्रति-सहायिकी को धीरे-धीरे चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने की सिफारिश करते हैं।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और सामान्य कार्गो गतिविधि में भारी घाटे को भी स्वीकार करते हुए, राजस्व हिस्से का एक भाग अर्थात् पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्राप्त स्थिति के आधार पर 44 प्रतिशत सामान्य कार्गो गतिविधि के प्रति-सहायिकी प्रयोजन के लिए वर्तमान राजस्व में लिया गया है।

तदनुसार, सामान्य कार्गो गतिविधि में घाटे को प्रति-सहायिकी के लिए राजस्व हिस्से को वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए क्रमशः ₹ 7.17 करोड़, ₹ 10.58 करोड़, ₹ 10.78 करोड़ और ₹ 11.85 करोड़ रूप में लिया गया है। शेष राजस्व हिस्सा एस्क्रो खाते में बनाए रखा जाएगा।

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में अपेक्षा की गई है कि मूल्यहास का परिकलन कम्पनी अधिनियम के अनुसार महापत्तनों के मामले में अंगीकृत जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर किया जाए। सीओपीटी ने जहाजरानी मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन आधार पर परिसंपत्तियों पर मूल्यहास परिकलित किया है।

सीओपीटी ने निवेदन किया है कि कम्पनी अधिनियम के अनुसार 10 प्रतिशत की औसत दर पर परिकलित मूल्यहास का प्रभाव जहाजरानी मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवन मानकों पर आधारित स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर मूल्यहास से अधिक होगा। पत्तन का यह तर्क सही नहीं हो सकता क्योंकि कम्पनी अधिनियम परिसंपत्तियों के विभिन्न समूहों के लिए अलग-अलग मूल्यहास दरें निर्धारित करता है न कि 10 प्रतिशत की एकसमान दर।

किंतु, चूँकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रस्ताव दाखिल करने के लिए पत्तन का यह पहला प्रयास है, इसलिए यह प्राधिकरण इस प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए पत्तन द्वारा भेजे गए मूल्यहास के परिकलन को स्वीकार करता है। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपना अगला प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास की परिगणना संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का अनुपालन करे।

- (v). (क). प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययों सहित प्रचालन व्यय तदनुसूची पिछले वर्षों के अनुमानों की अपेक्षा में वर्ष 2006-07 के लिए 9.1 प्रतिशत, वर्ष 2007-08 के लिए 6.4 प्रतिशत और वर्ष 2008-09 के लिए 4.3 प्रतिशत अधिक अनुमानित किया गया है।

प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार, व्यय अनुमानन भारत सरकार द्वारा सभी वस्तुओं के लिए घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के वर्तमान चलन का आदर करते हुए मूल्य में उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होना चाहिए। वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए डब्ल्यूपीआई 4.5 प्रतिशत प्रतिवेदित की गई है। यातायात अनुमानों में वृद्धि को गैर महत्वपूर्ण मानते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि अधिकांश लागत तत्व प्रकृति में निर्धारित किए गए हैं, वृद्धि के अनुमान को यातायात वृद्धि में समायोजित करना जरूरी नहीं है।

वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित कुल प्रचालन लागत इस वर्ष में अनुमानित वर्धित निकर्षण लागत के मद्देनजर 4.5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के उल्लिखित स्तर से अधिक है। वर्ष 2005-06 के लिए वास्तविक निकर्षण लागत ₹ 20.27 करोड़ प्रतिवेदित की गई है जोकि बजट अनुमानों के अनुसार वर्ष 2006-07 में ₹ 2.5 करोड़ अधिक अर्थात् ₹ 31.77 करोड़ अनुमानित किया गया है। पिछली अवधि के वार्षिक लेखे भी निकर्षण लागत वर्ष 2003-04 में ₹ 31.40 करोड़ और वर्ष 2002-03 में ₹ 37.64 करोड़ बताते हैं। सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों और पिछली अवधि के दौरान प्राप्त की गई स्थिति के मद्देनजर, बजट अनुमानों में यथा अनुमानित निकर्षण लागत वर्ष 2006-07 के लागत विवरण में ली गई है। इस लागत तत्व के अलावा, समग्र प्रचालन लागत में वार्षिक वृद्धि और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय पिछले वर्ष 2005-06 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों से 4.5 प्रतिशत पर सीमित किए गए हैं।

(ख). वर्ष 2007-08 के लिए प्रचालन व्यय (प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय सहित) पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों से 6.4 प्रतिशत अधिक अनुमानित किया गया है। सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि इस वर्ष में अनुमानित स्वीकार्य स्तर से अधिक वृद्धि संभावित मजदूरी संशोधन के लिए किए गए प्रावधान के कारण है। हालांकि इसने, प्रारंभ में, वेतनों और मजदूरी लागत के 30 प्रतिशत पर मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार किया था, पत्तन ने पुष्टि की है कि भेजे गए संशोधित लागत विवरण में मजदूरी संशोधन का प्रभाव केवल 15 प्रतिशत पर विचारित किया गया है। तथापि, इसने इस अनुमानन के समर्थन में कोई विस्तृत परिकलन नहीं भेजा है। बजट अनुमान 2006-07 के अनुसार वेतनों और मजदूरी लागत ₹ 53 करोड़ अनुमानित की गई है। वर्ष 2006-07 के लिए अनुमानित वेतनों और मजदूरी लागत पर 15 प्रतिशत की दर से मजदूरी संशोधन के प्रभाव को छोड़कर, प्रचालन व्यय में वृद्धि 4.5 प्रतिशत की स्वीकार्य सीमा के भीतर रहेगी। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2007-08 के लिए सीओपीटी द्वारा यथा अनुमानित व्यय को लागत विवरण में लिया गया है।

(ग). वर्ष 2008-09 के लिए प्रचालन व्यय (प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय सहित) में वार्षिक वृद्धि 4.3 प्रतिशत है जोकि 4.5 प्रतिशत की स्वीकार्य सीमा के भीतर है और इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

- (vi). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए संशोधित प्रारूप के अनुसार, निकर्षण की लागत को निकर्षित गाद की मात्रा के आधार पर पत्तन देयताओं और बर्थ किराये के बीच बांटना होता है। इसके विपरीत, सीओपीटी ने निकर्षण की कुल लागत का दो-तिहाई पीओएल प्रहस्तन उप-गतिविधि को इन आधारों पर बांटा गया है कि यह निकर्षण तेल टैंकर पोतों के लिए अपेक्षित डीप ड्राफ्ट के अनुरक्षण के लिए ही किया गया है। इसने स्पष्ट किया है कि यदि निकर्षण अनुरक्षण लागत को पोत संबंधी गतिविधि में दिखाया जाता है तो यह प्रस्तावित पोत संबंधी प्रशुल्क में आगे और अधिक वृद्धि के लिए बहुत घाटा दिखाएगा। कटेनर शिपिंग लाइन्स असोसिएशन ने पत्तन द्वारा दिए गए व्यवहार का समर्थन किया है।

सीओपीटी द्वारा निकर्षण लागत के आबंटन का आधार संशोधित लागत प्रारूप में निर्धारित आधार के अनुसार नहीं हो सकता। तथापि, यदि इस लागत को पूरी तरह से पोत संबंधी गतिविधि के अंतर्गत लिया जाता है तो उन सभी पोतों को प्रशुल्क में वृद्धि का बोझ वहन करना होगा जो बढ़ाए गए ड्राफ्ट का कोई लाभ नहीं लेते हैं। जहां तक पीओएल पोतों का संबंध है, सीओपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण से वे अधिशेष वाली पीओएल कागों प्रहस्तन गतिविधि से आने वाली प्रति-सहायिकी का लाभ ले सकेंगे।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि न्यू मैंगलूर पत्तन में दो मुख्य प्रयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित कच्चे तेल और लौह अयस्क के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित करते समय प्रति टन घाटशुल्क दर पर पहुंचने के लिए निकर्षण लागत के प्रासंगिक भाग और प्रहस्तन लागत सहित सभी पोत संबंधी लागत पर साथ-साथ विचार किया जाए ताकि बड़े आकार के तेल और अयस्क पोतों के लिए गहरे ड्राफ्ट की अनुरक्षण लागत छोटे पोतों पर नहीं डाली जा सके जिन्हें ऐसी गहराई की आवश्यकता नहीं है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, इस विश्लेषण में सीओपीटी द्वारा दिए गए व्यवहार पर विचार किया गया है। इस अनुपातन की अनुमति, पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर, केवल निवल अधिशेष/घाटा स्थिति का विश्लेषण करने के प्रयोजन के लिए दी गई है और इससे कच्चे तेल और पीओएल के वर्तमान प्रभावों में कोई वृद्धि नहीं होगी।

सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अगले प्रशुल्क संशोधन के समय वह कच्चा तेल कार्गो और पोत संबंधी प्रभार दोनों के लिए अलग-अलग लागत विवरण दाखिल करे, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रहस्तित मुख्य वस्तुओं के मामले में विशाखापत्तनम पत्तन न्यास और न्यू मंगलूर पत्तन न्यास जैसे कुछ अन्य महापत्तनों द्वारा किया गया है।

- (vii). वर्ष 2007-08 और वर्ष 2008-09 के दौरान सीओपीटी द्वारा देय अनुमानित पेंशन राशि क्रमशः ₹ 41.61 करोड़ और ₹ 42.18 करोड़ को वित्त और विविध व्यय (एफएमई) शीर्ष के अंतर्गत लिया गया है।

तदनुकूपी वर्षों के दौरान पेंशन निधि में अंशदान ₹ 48 करोड़ और ₹ 54 करोड़ अनुमानित किया गया है जिसे अनुमानों में नहीं लिया गया है। इसने पुष्टि की है कि वीआरएस क्षतिपूर्ति, मजदूरी/पेंशन की बकाया राशि जैसे एक बार के व्ययों को इस शीर्ष के अंतर्गत शामिल नहीं किया गया है।

- (viii). (क). पत्तन ने सकल प्रखंड में वर्ष 2006-07 में ₹ 43 करोड़, वर्ष 2007-08 में 4 करोड़ और वर्ष 2008-09 में ₹ 5 करोड़ के संवर्धन का अनुमान लगाया है।

आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से से सृजित किए एस्क्रो खाते में सामान्य कार्गो गतिविधि को प्रति-सहायिकी प्रदान करने के पश्चात्, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में जमा शेष क्रमशः ₹ 22.23 करोड़, ₹ 37.52 करोड़ और ₹ 54.30 करोड़ है। सीओपीटी ने पतन की अवसंरचना के विकास/आधुनिकीकरण के लिए एस्क्रो खाते की निधियों को नियोजित करने के लिए कोई योजना नहीं भेजी है।

वर्ष 2006-07 में भारी निकर्षण संबंधी सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित ₹ 33 करोड़ का संवर्धन कंटेनर पोतों के लिए परिकल्पित किया गया है। तथापि, यह परियोजना भारत सरकार के ऋण से वित्तपोषित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, पत्तन को अनुमति है कि वह पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते में जमा शेष पांच वर्ष की अवधि में उपयोग करे। तथापि, इस विश्लेषण में एस्क्रो खाता जमा शेष में कोई और समायोजन नहीं किया गया है। तथापि, यदि एस्क्रो खाते की निधियों को उल्लिखित प्रयोजन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर उपयोग नहीं किया जाता है तो प्रशुल्क की अगली समीक्षा के लिए एस्क्रो खाते में जमा शेष को पत्तन न्यास के राजस्व में वापस जोड़ दिया जाएगा।

सीओपीटी इस वैधता चक्र की समाप्ति पर इस एस्क्रो खाते में प्राप्तियों और उपयोग की स्थिति की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को एस्क्रो खाते के लेखे भेजेगा।

(ख). सीओपीटी ने सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धनों के लिए सृजित किए जाने के लिए अतिरिक्त क्षमता अथवा यातायात में वृद्धि का कोई निर्धारण नहीं भेजा है। इसने सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के कारण इकाई प्रचालन लागत में किसी महत्वपूर्ण कटौती का अनुमान नहीं लगाया गया है क्योंकि अधिकांश परिसंपत्तियां पुनःस्थापन प्रकृति की हैं। तथापि, सीओपीटी को उम्मीद है कि वर्तमान परिसंपत्तियों को बदलने से प्रचालन दक्षता में सुधार आएगा, परंतु इसे परिमाण स्थिर नहीं किया गया है।

(ग). सीओपीटी ने पुष्टि की है कि केवल उन्हीं परिसंपत्तियों को निवल प्रखंड में शामिल किया है जो पूरी तरह से चालू और प्रयोग में लाए जा रहे हैं। उन परिसंपत्तियों को निवल प्रखंड में शामिल नहीं किया गया है जिनका निपटारा किया जा चुका है अथवा चालू अवस्था में नहीं है। सीओपीटी ने पुष्टि की है कि ग्राहकों को बिजली वितरण से संबंधित परिसंपत्तियों को निवल प्रखंड से अलग रखा गया है। वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखे भी पुष्टि करते हैं कि आईजीटीपीएल को हस्तांतरित परिसंपत्तियां निवल प्रखंड से अलग रखी गई हैं और ऐसी परिसंपत्तियों के स्थानांतरण मूल्य में अंतर के लिए उपयुक्त लेखांकन व्यवहार दिया गया है।

(घ). कार्यगत पूंजी नकारात्मक रहेगी। सीओपीटी ने नियोजित पूंजी के परिकलन में नकारात्मक कार्यगत पूंजी पर विचार किया है। सामान्यतः, जब कार्यगत पूंजी नकारात्मक जमा शेष दर्शाती है तो नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के परिकलन के प्रयोजन के लिए यह शून्य ली जाती है। यही दृष्टिकोण इस मामले में भी अपनाया गया है।

(ङ). परिसंपत्तियां व्यापारिक परिसंपत्तियां और व्यापार संबंधी परिसंपत्तियां में वर्गीकृत की गई हैं। अभिलेख में कुछ भी विपरीत नहीं मिलने के कारण, व्यापारिक परिसंपत्तियां और व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों के रूप में सीओपीटी द्वारा किए गए वर्गीकरण पर, इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, विश्वास किया गया है। यद्यपि, सीओपीटी ने यह वर्गीकरण किया है, परंतु समेकित लागत विवरण में इसने व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों को नियोजित पूंजी के अंतर्गत शामिल नहीं किया है। इसी प्रकार, ऐसी व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) के परिकलन के लिए व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों को शामिल करने के लिए सीओपीटी द्वारा दाखिल लागत विवरण संशोधित किया गया है।

घूँक व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों का गतिविधि-बार ब्योरा नहीं भेजा गया है इसलिए यह मानते हुए कि ये प्रबंधन और सामान्य परिसंपत्तियां हैं, परिसंपत्तियों को बट्टा खाते डाला गया मूल्य सभी गतिविधियों को प्रबंधन और सामान्य उपस्थित के अनुपात में बांटा गया है।

(च). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि नियोजित पूंजी पर अनुमत प्रतिलाभ को पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से जोड़ा जाए। सीओपीटी ने पत्तन की क्षमता वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए 13.5 मिलियन टन, बीओओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए संभावित कार्गो/कंटेनर के अलावा, निर्धारित की है।

अनुमानित यातायात की क्षमता उपयोगिता वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए 60 प्रतिशत से अधिक परिगणित की गई है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, सीओपीटी नियोजित पूंजी पर पूरी प्रतिलाभ का हकदार है क्योंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है। तदनुसार, सीओपीटी द्वारा परिगणित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ - व्यापारिक परिसंपत्तियों पर 15 प्रतिशत और व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर 6.34 प्रतिशत है। मई, 2006 में की गई समीक्षा के अनुसार, व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ, सीओपीटी द्वारा सुविचारित और समेकित लागत विवरण के साथ-साथ गतिविधि-वार लागत विवरणों में शामिल 6.35 प्रतिशत के स्थान पर, प्रचलित जोखिम मुक्त दर 7.4 प्रतिशत पर अनुमत्त किया गया है।

- (ix). सीओपीटी के दरमान की अंतिम बार समीक्षा वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए जनवरी, 2004 में की गई थी। पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार, लागत विवरण वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए क्रमशः ₹ 160.09 लाख और ₹ 776.49 लाख का सीमांतक अधिशेष दर्शाता है। स्वीकार्य लागत और प्रतिलाभ के पश्चात 2 प्रतिशत का औसत निवल अधिशेष परिकलित किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में कोई ऊर्ध्वमुखी संशोधन अनुमोदित नहीं किया गया था।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि वह निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तनों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में, समीक्षा करे। सीओपीटी ने हमारे प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के संदर्भ में पिछली अवधि 2004-05 और 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण भेजा है। सीओपीटी द्वारा भेजा गया पिछली अवधि का विश्लेषण निम्नलिखित के संदर्भ में संशोधित किया गया है :

(क). सीओपीटी द्वारा पिछली अवधि के विश्लेषण में सुविचारित पोत संबंधी आय, मूल्यहास, नियोजित पूंजी और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का अनुमानन पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के अनुसार नहीं है जिन्हें सही किया गया है।

(ख). प्रचालन आय, प्रचालन लागत, आबंटित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय तथा मूल्यहास संबंधी वास्तविक आंकड़ों, जो तत्संबंधी वार्षिक लेखों में दर्शाए गए हैं, पर विचार किया गया है।

(ग). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए बिजली वितरण पर आय और व्यय पर विचार किया गया है।

(घ). वित्त और विविध आय के मामले में, पिछले वर्ष से संबंधित निवेशों और मदों पर ब्याज को सभी विचाराधीन वर्षों के लिए अलग रखे गए हैं। वित्त और विविध व्यय के मामले में, सीओपीटी द्वारा भेजे गए ब्योरे के अनुसार, ऋणों पर ब्याज, पिछले वर्ष से संबंधित मदें, अनुग्रहपूर्वक वीआरएस, फ्रिज बनेफिट टैक्स और विभिन्न उपबंधों को अलग रखा गया है। पेंशन निधि के संबंध में, सीओपीटी ने वर्ष 2003-04 और 2004-05 के प्रत्येक वर्ष के दौरान वास्तविक पेंशन भुगतान ₹ 3600 लाख और ₹ 4200 लाख प्रतिवेदित किया है, जबकि तत्संबंधी वार्षिक लेखों में पेंशन निधि अंशदान ₹ 4086.90 लाख और ₹ 5200 लाख प्रतिवेदित किया गया है। पिछली अवधि की लागत स्थिति का विश्लेषण करने के लिए सीओपीटी द्वारा उसके लागत विवरण में प्रतिवेदित वास्तविक पेंशन भुगतान पर विचार किया गया है।

(ङ). वार्षिक लेखों में यथा शामिल अचल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के मूल्य पर विचार किया गया है।

(च). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, चूंकि कार्यगत पूंजी नकारात्मक पाई गई थी, इसलिए इसे शून्य माना गया था और प्रतिलाभ निवल अचल परिसंपत्तियों पर अनुमत्त किया गया था। सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में यह स्थिति बनाए रखी गई है।

(छ). पत्तन पिछले आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क की वसूली वर्ष 2004-05 से आगे की अवधि में भी जारी रखे हुए है। चूंकि तुलना के प्रयोजन के लिए वर्ष 2005-06 के कोई अनुमान उपलब्ध नहीं हैं, इसलिए निवल अधिशेष/घाटा के निर्धारण के लिए वर्ष 2005-06 के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया गया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह आदेश वर्ष 2006-07 में केवल लगभग एक माह रहते लागू किया जाना है। इसलिए, पिछली अवधि के हिस्से के रूप में इस वर्ष पर विचार करना भी उपयुक्त है। उपर्युक्त विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से संशोधन किए जाने की शर्त पर सीओपीटी द्वारा यथा निर्धारित लागत स्थिति पर विचार किया गया है।

चूंकि यह विश्लेषण वर्ष 2006-07 के अनुमानों के आधार पर किया गया है, इसलिए वास्तविक स्थिति अगले प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के दौरान समीक्षा की शर्त पर होगी। यदि भिन्नता संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक रहती है तो इसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

(ज). निवल अधिशेष/घाटा का निर्धारण करने के प्रयोजन से वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण पर विचार किया गया है। आईजीटीपीएल से वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्से का संव्यवहार इस विश्लेषण में पहले ही स्पष्ट किया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 31 मार्च, 2005 से लागू संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमत्त किया गया है।

प्रपत्र 4क में सीओपीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट निवल अचल परिसंपत्तियां लागत विवरण में सीओपीटी द्वारा किए कुछ समायोजन के मद्देनजर वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए नियोजित पूंजी के रूप में ली गई है जो वर्ष 2005-06 के इसके वार्षिक लेखों में नहीं ली गई है।

(झ). पिछली अवधि के लिए नियोजित पूंजी पर स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात् निवल अधिशेष/घाटे का सार, उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, निम्नलिखित है :

(रुपए. लाखों में)

2003-04	(-)342.14
2004-05	(-)761.83
2005-06	(-)959.98
2006-07	(-)2259.56
कुल	(-)4323.51

वर्ष 2003-04 में ₹ 342.14 लाख के निवल घाटे और वर्ष 2004-05 में ₹ 761.83 लाख के घाटे का मुख्य कारण वास्तविक पोत संबंधी आय के साथ-साथ पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों कटौती है। इस प्राधिकरण ने बर्थ किराये की वसूली की इकाई 8 घंटा आधार से एक घंटा आधार में बदलने के मद्देनज़र, पिछले प्रशुल्क आदेश में पोत संबंधी प्रशुल्क से राजस्व अनुमानित किया था और इसलिए पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रदर्शित अधिशेष को असमायोजित छोड़ दिया गया था।

वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए, ₹ 32.19 करोड़ के घाटे का मुख्य कारण कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि का निजी प्रचालक को हस्तांतरण है जिससे इसकी कंटेनर प्रहस्तन आय में कमी आई। पत्तन को आईजीटीपीएल से इन दोनों वर्षों में ₹ 40 करोड़ का राजस्व हिस्सा प्राप्त होने की उम्मीद है जिसमें से ₹ 17.75 करोड़ राजस्व के रूप में परिगणित किए गए हैं और ₹ 22.22 करोड़ एस्करो खाते में अंतरित किए गए हैं।

निजी प्रचालक से प्राप्त राजस्व हिस्सा आय के वियोजन के कारण यह घाटा मुख्यतः एक कल्पित घाटा है। इस घाटे का भावी प्रशुल्क में समायोजन जरूरी नहीं होगा।

(x). वर्ष 2007-08 से 2008-09 के समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 (क) से (घ) रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है :

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रुपए. लाखों में)			निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) (रुपए. लाखों में)			निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में		औसत अधिशेष/ घाटा प्रतिशत में
		2007-08	2008-09	कुल	2007-08	2008-09	कुल	2007-08	2008-09	
1.	समग्र पत्तन	18902	19784	38686	(-)2725	(-)2471	(-)5196	(-)14%	(-)12%	(-)13%
2.	पत्तन और गोदी सुविधा	6555	6805	13361	(-)2608	(-)2633	(-)5240	(-)40%	(-)39%	(-)39%
	(क). पत्तन देयताएं	1502	1570	3072	(-)1111	(-)1112	(-)2223	(-)74%	(-)71%	(-)72%
	(ख). पाइलटेंज	3596	3725	7321	(-)983	(-)985	(-)1968	(-)27%	(-)26%	(-)27%
	(ग). बर्थ किराया	1458	1510	2968	(-)514	(-)536	(-)1050	(-)35%	(-)36%	(-)35%
3.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	10086	10607	20693	(-)1004	(-)738	(-)1742	(-)10%	(-)7%	(-)8%
	(क). उर्वरक	451	481	932	146	178	324	32%	37%	35%
	(ख). कोयला और अन्य	2917	3210	6127	(-)3096	(-)3025	(-)6121	(-)168%	(-)149%	(-)159%
	(ग). कच्चा तेल	6718	6916	13634	1946	2109	4055	29%	30%	30%
4.	संपदा	2260	2372	4632	888	899	1787	39%	38%	39%

उपर्युक्त तालिका से यह साबित हो गया है कि समग्र पत्तन समीक्षा अधीन दो वर्षों के लिए 13 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है।

पत्तन और गोदी गतिविधि 39 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाती है और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि 8 प्रतिशत घाटे में है। समग्र घाटा स्थिति के मद्देनज़र, प्रशुल्क में ऊर्ध्वमुखी संशोधन का एक मामला है जिसपर नीचे चर्चा की गई है :

(क). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधीन उर्वरक और कच्चा तेल उप-गतिविधियां क्रमशः 35 प्रतिशत और 30 प्रतिशत अधिशेष में है। इन दो गतिविधियों में ₹ 43.79 करोड़ का अधिशेष कोयला और सामान्य कार्गो की घाटा गतिविधि को, ₹ 17.42 करोड़ का गैर-पूर्ति घाटा छोड़कर, प्रति-सहायिकी प्रदान कर रहा है।

पत्तन ने, इन गतिविधियों में प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के मद्देनज़र, बर्थ क्यू-10 में प्रहस्तित पीओएल और उर्वरकों सहित कच्चे तेल में किसी वृद्धि के लिए प्रस्ताव नहीं करके सही किया है।

एक विस्तृत विश्लेषण से प्रकट होगा कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में घाटे का कारण निकर्षण लागत का दो-तिहाई आबंटन मुख्यतः पीओएल पोतों को किया जाना है। परिणामस्वरूप, पिछले संशोधन के दौरान कच्चे तेल गतिविधि से सामान्य कार्गो को उपलब्ध प्रति-सहायिकी उस सीमा तक कम की गई है। जैसाकि सीओपीटी द्वारा सही कहा गया है,

यदि यह समायोजन नहीं किया गया था तो इससे पोत संबंधी गतिविधि में काफी घाटा उठाना पड़ा और पोतों की सभी श्रेणियों को निकर्षण का बोझ वहन करना पड़ा जोकि मुख्यतः कच्चा तेल पोतों के लाभ के लिए है।

पत्तन ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के घाटे की पूर्ति के लिए कोयला, सामान्य कार्गो, भंडारण प्रभार, कंटेनर और अन्य विविध गतिविधियों की घाटशुल्क दर में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। यद्यपि, समग्र कार्गो प्रहस्तन गतिविधि केवल 8 प्रतिशत घाटा दिखा रही है, ₹ 17.42 करोड़ का घाटा सामान्य कार्गो, कोयला और अन्य विविध गतिविधियों की दरों में वृद्धि करके पूरा किया जाना है जिसके लिए इन मदों की दरों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन के लिए कहा गया है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, कोयला और सामान्य कार्गो, भंडारण प्रभार और अन्य विविध गतिविधियों की घाटशुल्क दर में 40 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि अनुमोदित की गई है। विशेषतः वस्तुओं के यातायात हिस्सा, जो दरों में वृद्धि वहन करेगा, पत्तन के कुल यातायात का 20 प्रतिशत से कम है।

(ख). पोत संबंधी गतिविधि विचाराधीन दो वर्षों के लिए 39 प्रतिशत अर्थात् ₹ 52.40 करोड़ घाटा दर्शाती है। पोत संबंधी गतिविधियों की सभी उप-गतिविधियां घाटे में हैं। संपदा गतिविधि विचाराधीन दोनों वर्षों के लिए ₹ 17.87 करोड़ का निवल अधिशेष दर्शाती है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.11.5 के अनुसार, संपदा गतिविधि पत्तन प्रचालन में घाटे की पूर्ति के लिए योगदान कर सकती है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, संपदा गतिविधि में भारी घाटे के मद्देनजर, यदि पोत संबंधी गतिविधि के घाटे को प्रति-सहायिकी के लिए संपदा गतिविधि के संपूर्ण अधिशेष को लिया जाता है तो पोत संबंधी गतिविधि में शेष घाटा विचाराधीन दोनों वर्षों के लिए ₹ 34.54 करोड़ रह जाएगा। इसका मतलब है कि इस घाटे की पूर्ति के लिए पोत संबंधी गतिविधि में लगभग 26 प्रतिशत की वृद्धि करनी होगी। इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि कोचीन पत्तन न्यास के संपदा किराये संशोधन के लिए पहले ही अतिदेय हो चुके हैं, पोत संबंधी गतिविधि में राजस्व में प्रचालन राजस्व के 23 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने की आवश्यकता है। दरों के स्लाइडिंग ढांचे के मद्देनजर, वर्तमान दरों में संशोधित दिशा-निर्देशों के अनुसार युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचे के साथ 28 प्रतिशत तक वृद्धि करके इस राजस्व अंतर को पूरा किया जा सकता है, बर्त किराये के मामले को छोड़कर जिसपर इस विश्लेषण के बाद में चर्चा की गई है।

(ग). पत्तन ने वर्तमान छह टियर ढांचे के स्थान पर पांच बर्थों के प्रत्येक समूह के लिए एकल दर के साथ बर्थ किराये को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान छह टियर बर्थ किराया प्रभारों की एकल बर्थ किराया प्रभारों से तुलना करने पर सामान्य कार्गो बर्थों, तेल बर्थों और कोयला बर्थों में 10001 जीआरटी से 15000 जीआरटी, 15001 जीआरटी से 30000 जीआरटी, 30001 जीआरटी से 60000 जीआरटी और 60001 जीआरटी से अधिक के पोतों में 30 प्रतिशत से 72 प्रतिशत तक वृद्धि दिखाई देती है। कंटेनर बर्थों में पोतों के लिए, प्रस्तावित बर्थ किराये से 15000 जीआरटी तक के कम जीआरटी वाले पोतों के लिए 40 प्रतिशत वृद्धि, 15001 जीआरटी से 60000 जीआरटी के पोतों के लिए 72 प्रतिशत वृद्धि और 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 40 प्रतिशत की वृद्धि होगी। चूंकि प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का प्रभाव पोत की कुछ श्रेणियों के लिए ज्यादा पाया गया था, इसलिए सीओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह प्रभाव को कम करने के लिए उपयुक्त स्लैब ढांचा प्रस्तावित करे। तथापि, सीओपीटी ने युक्तिकरण प्रस्तावित करके प्रभाव को धीरे-धीरे कम करने के लिए कोई प्रयास नहीं किया है। अनुस्मारक के बावजूद, इसने प्रत्येक मौजूदा बर्थ के लिए मांगे गए अपेक्षित सांख्यिकीय ब्योरे भी नहीं भेजे हैं जिससे हम इस प्रभाव को कम करने के लिए उपयुक्त युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचा निर्धारित कर सकें, जैसा विशाखापत्तन पत्तन न्यास, मुरुगांव पत्तन न्यास आदि के मामलों में किया गया था। चूंकि अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे गए हैं, इसलिए इसे राजस्व स्ट्रीम पर प्रस्तावित युक्तिकरण के सही प्रभाव को निर्धारित नहीं किया जा सकता। प्रशुल्क ढांचे के युक्तिकरण के प्रभाव को समझे बिना सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क ढांचे को अनुमोदित करना उपयुक्त नहीं है।

इसके अतिरिक्त, अधिकतर प्रयोक्ताओं ने भी सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित एकल बर्थ किराये पर आपत्ति उठाई है। वास्तव में, कंटेनर शिपिंग लाइन्स असोसिएशन ऑफ इंडिया (सीएसएएलए) ने विशेष रूप से उल्लेख किया है कि प्रस्तावित बर्थ किराये से 15001 से 30,000 जीआरटी के स्लैबों के बर्थ किराया प्रभारों में 68 प्रतिशत वृद्धि होगी जिससे कोचीन पत्तन में आने वाले कंटेनर पोतों के मामले में प्रचुर श्रेणी का निर्माण होगा।

यह स्वीकार करते हुए कि कुछ पोतों पर महत्वपूर्ण प्रभाव है और प्रयोक्ता असोसिएशनों द्वारा उठाई गई आपत्तियों के मद्देनजर, बर्थ किराये में मौजूदा छह टियर ढांचे को जारी रखने की अनुमति दी गई है।

चूंकि प्रशुल्क ढांचे में युक्तिकरण से, अन्य महापत्तनों में किए गए विश्लेषण के आधार पर, कुछ अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा, इसलिए वर्तमान बर्थ किराये में वृद्धि, अन्य पोत संबंधी प्रभारों के लिए अनुमोदित 28 प्रतिशत के स्थान पर, 20 प्रतिशत पर सीमित की गई है। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इस प्रशुल्क मद को युक्तिसंगत बनाने के लिए समान रूप से वितरित प्रभाव के साथ पृथक प्रस्ताव दाखिल करे। ऐसा प्रस्ताव तैयार करते समय, पत्तन यह सुनिश्चित करना चाहिए कि राजस्व स्ट्रीम पर कुल प्रभाव वर्ष 2004 के आदेश में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर 28 प्रतिशत से अधिक नहीं हो।

सीओपीटी इस संबंध में प्रस्ताव दाखिल करेगा तो संपदा किरायों में संशोधन कर लगभग ₹ 5 करोड़ का बकाया घाटा पूरा किया जा सकता है।

(xi). वर्तमान दरमान में पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रति जीआरटी आधार पर एकल स्लैब दर निर्धारित की गई है। यह संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है। पत्तन ने वर्तमान पत्तन देयताओं में 40 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पहले ही स्पष्ट किए गए विश्लेषण के अनुसार, पत्तन देयताओं में 28 प्रतिशत वृद्धि की अनुमति दी गई है।

(xii). सीओपीटी ने, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, गिरती दरों वाले तीन टियर पर युक्तियुक्त पाइलटेज शुल्क ढांचा प्रस्तावित किया है। प्रारंभिक प्रस्ताव में, सीओपीटी ने यह मानते हुए पाइलटेज शुल्क में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की थी कि यह एक अधिशेष गतिविधि है जबकि लागत विवरण घाटे की स्थिति दर्शाता है। तत्पश्चात्, संशोधित प्रस्ताव में इस गतिविधि के अधीन घाटे की स्थिति के मद्देनजर इसने इस प्रशुल्क मद में भी 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कंटेनर पोतों के मामले में इसने पत्तन द्वारा अनुमत्त रियायती प्रशुल्क पर युक्तियुक्त प्रशुल्क असावधानी से लागू किया गया था। संशोधित प्रस्तावित दरमान में, इस प्राधिकरण द्वारा पिछले प्रशुल्क संशोधन में निर्धारित दर पर 40 प्रतिशत की वृद्धि प्रस्तावित की है।

सीओपीटी ने 15001 से 30000 जीआरटी के लिए लागू वर्तमान दर पर आधार के रूप में विचार किया है और तब संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुवर्ती स्लैबों के लिए गिरती दरों के साथ 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है। प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर, 3000 जीआरटी से कम के पोतों के मामले में, 130 प्रतिशत वृद्धि होगी, 3000 से 10000 जीआरटी और 10001 से 15000 जीआरटी के बीच के पोतों के मामले में क्रमशः 62 प्रतिशत और 49 प्रतिशत की वृद्धि होगी, 15001 से 30000 जीआरटी स्तर के पोतों पर 40 प्रतिशत का प्रभाव पड़ेगा और अगले स्लैब पर और इसी तरह कंटेनर पोतों की वर्तमान दरों पर 19 प्रतिशत प्रभाव पड़ेगा। अन्य पोत लिए प्रभाव भी समान स्तर से है।

चूंकि युक्तिकरण के कारण महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ना था, इसलिए इस प्रभाव को कम करने के लिए एक विश्लेषण किया गया था। सीओपीटी द्वारा भेजी गई सांख्यिकीय सूचना के आधार पर, वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर प्रति जीआरटी भारित औसत दर विपथित की गई है और प्रथम स्लैब के लिए आधार दर पर पहुंचने के लिए उसकी 28 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया गया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बढ़ते जीआरटी के लिए पाइलटेज शुल्क को गिरती दरों के साथ तीन टियर स्लैबों में निर्धारित किए जाने की जरूरत है। तदनुसार, अनुवर्ती स्लैबों के लिए, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार बढ़ते जीआरटी के लिए गिरती दरें प्रस्तावित की गई हैं जैसाकि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, न्यू मंगलूर पत्तन न्यास आदि के मामले में किया गया है।

वर्तमान दरों के अनुसार, बड़े आकार के पोत छोटे आकार के पोतों की तुलना में अधिक पाइलटेज शुल्क अदा करते हैं क्योंकि पाइलटेज शुल्क की इकाई दर पोतों की जीआरटी में वृद्धि के साथ बढ़ाई गई है। तथापि, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में परिकल्पित युक्तिकरण से बड़े आकार के पोतों को कम इकाई दर वहन करनी पड़ेगी।

अनुमोदित किए जाने वाले प्रशुल्क पर, 3001 से 10000 जीआरटी के पोतों के मामले में 40 प्रतिशत, 10001 से 15000 जीआरटी और 15001 से 30000 जीआरटी के बीच के पोतों के बीच के पोतों के मामले में क्रमशः 29 प्रतिशत और 19 प्रतिशत की वृद्धि होगी, 30001 से 60000 जीआरटी के पोतों पर 3 प्रतिशत प्रभाव पड़ेगा और कंटेनर पोतों के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित वर्तमान प्रशुल्क से 60000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 10 प्रतिशत की कमी आएगी। कंटेनर पोतों से भिन्न पोतों के लिए भी पाइलटेज शुल्क विभिन्न स्लैबों के लिए केवल इस सीमा तक बढ़ाने की अनुमति दी गई है।

सीओपीटी ने इन आधारों पर न्यूनतम पाइलटेज लागू करने का प्रस्ताव किया है कि इसके दरमान में गिरती दरें प्रस्तावित की गई हैं। इसने बढ़ते जीआरटी पर गिरती दरें लागू नहीं की हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, अनुमोदित किए जाने वाले संशोधित दरमान में, गिरते पाइलटेज शुल्क केवल बढ़ते जीआरटी पर निर्धारित किया गया है। इसके मद्देनजर, अलग-से न्यूनतम पाइलटेज शुल्क निर्धारित करने की आवश्यकता नहीं है।

(xiii). प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और महापत्तनों द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज संशोधित प्रस्तावित दरमान में 12.5 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है। भारतीय स्टेट बैंक का प्रचलित पीएलआर 11.5 प्रतिशत प्रतिवेदित किया गया है। तदनुसार, प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और महापत्तनों द्वारा विलंबित वापसियों के लिए दंडात्मक ब्याज संबंधी प्रस्तावित उपबंध संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक पर अधुनातन किया है।

(xiv). पत्तन ने पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा सभी समर्थक दस्तावेजों के साथ वापसी दावा प्रस्तुत करने के लिए छह माह की समय सीमा निर्धारित करने के लिए एक उपबंध शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इसने यह उल्लेख करने के लिए एक उपबंध भी शामिल किया है कि पत्तन अधिक वसूल की गई देयताओं की वापसी अथवा बिल में त्रुटि के मामले में स्वयं विचार करे। किसी अन्य महापत्तन के दरमान में ऐसा उपबंध निर्धारित नहीं किया गया है। चूंकि प्रस्तावित उपबंध किसी किसी असंगतता से बढ़ने के आशय से स्पष्टीकरण प्रकृति के अधिक हैं और यह स्वीकार करते हुए भी कि किसी भी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, प्रस्तावित उपबंधों को इसके दरमान में शामिल किए जाने की अनुमति दी जाती है बशर्त महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में निर्धारित प्रासंगिक उपबंधों से विरोधाभास नहीं होने चाहिए।

- (xv). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन पर आरोग्य उपयुक्त स्तर से परे विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को प्रयोक्ताओं को प्रभार अदा नहीं करने पड़े। सीओपीटी द्वारा यथा सहमत, इस संबंध में एक उपयुक्त टिप्पणी संशोधित दरमान में शामिल की गई है।
- (xvi). सीओपीटी ने तटीय पोतों/कार्गो/कंटेनर के लिए लागू रियायती प्रशुल्क संबंधी सामान्य शर्तें शामिल की हैं। तथापि, इसने यह शर्त सम्मिलित नहीं की है कि यदि विदेशी पत्तन का कार्गो भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए तटीय नौचालनों पर सीओपीटी पर उतारा जाता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसके दरमान में सामान्य निबंधन और शर्तों में प्रासंगिक उपबंध शामिल किया गया है।
- (xvii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.14 में सिफारिश की गई है कि पत्तन उपस्कर का बीमा करवाया जाए और बीमा प्रीमियम की लागत प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में लागत के रूप में शामिल किया जाए। क्षति की स्थिति में, बीमा कम्पनी द्वारा स्वीकृत बीमा दावा स्तर प्रशुल्क परिकलन में लागत की मद के रूप में वसूल नहीं किया जाए।
- अन्य महापत्तनों में से किसी एक के प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर कार्यवाही करते समय, यह ज्ञात हो कि भारतीय पत्तन असोसिएशन के साथ 15 अक्टूबर, 2005 को हुई बैठक में सचिव (जहाजरानी) ने सभी महापत्तनों को पत्तन परिसंपत्तियों को पत्तन पर्याप्ततः बीमा करवाने की सलाह दी गई थी।
- इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न पर, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसके सभी उपस्करों बीमा नहीं करवाया गया है। पिछले वर्ष के दौरान भुगतान किया गया बीमा प्रीमियम रु० 11.86 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है और वर्ष 2006-07 के लिए अनुमान भी समान स्तर का है। चूंकि पत्तन उपस्कर पूर्णतः बीमित नहीं हैं, इसलिए इसने उपस्कर के कारण होने वाले नुकसान की लागत प्रयोक्ताओं से वसूलने के वर्तमान उपबंध को जारी रखने का अनुरोध किया है। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के मुद्देनज़र, वर्तमान प्रासंगिक उपबंध को जारी रखने की अनुमति दी गई है। तथापि, सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह पर्याप्त बीमा करवाए और बीमा लागत संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रासंगिक उपबंध में उपयुक्त संशोधन के साथ अगले प्रशुल्क संशोधन के समय प्रशुल्क निर्धारण में शामिल करें।
- (xviii). सीओपीटी ने तटीय पोतों/कार्गो के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार सामान्य कार्गो/कंटेनर/विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित प्रशुल्क का अधिकतम 60 प्रतिशत रियायती प्रशुल्क प्रस्तावि किया है। पोत संबंधी प्रभारों के मामले में रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, सीओपीटी ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूप में बदलने के प्रयोजन के लिए रु० 44.89 की विनिमय दर पर विचार किया है। यह स्वीकार्य है कि दरों का ऐसा पुनः उल्लेखन प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। तथापि, यह स्वीकार करना होगा कि प्रासंगिक दिशा-निर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर के उतार-चढ़ाव के संचित प्रभाव के कारण तटीय पोतों पर समय-समय पर बोझ नहीं डालना पड़ेगा।
- यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीओपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर प्रचलित विनिमय दर से अधिक थी। इसलिए, विनिमय दर के प्रचलित स्तर से संदर्भ में तटीय पोत दरें पुनः उल्लिखित नहीं की जाती हैं तो विदेशगामी पोतों के लिए लागू प्रशुल्क के 60 प्रतिशत के रियायती स्तर पर निर्धारित किए जाने के लिए ऐसे प्रशुल्क की अपेक्षा वाले सरकारी दिशा-निर्देशों का अनुपालन नहीं होगा। इसलिए, तटीय पोतों/कंटेनरों की दरें रु० 44.60 की वर्तमान विनिमय दर लागू करते हुए डॉलर मूल्यवर्गित दरों के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई हैं, जहां कहीं वर्तमान प्रशुल्क तटीय रियायत योजना के अनुसार नहीं होगी।
- (xix). (क). वर्तमान दरमान पाइलट के विराम के प्रभार प्रथम एक घंटे के लिए 58.30 अमेरिकी डॉलर पर आधे घंटे से अधिक के लिए और प्रत्येक अनुवर्ती घंटे अथवा उसके भाग के लिए 25.35 अमेरिकी डॉलर निर्धारित करता है। सीओपीटी ने इस मद के लिए प्रशुल्क में वृद्धि कर 100 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रस्तावित की है। इसी प्रकार, पाइलट की सेवा की मांग को रद्द करने के लिए रद्दकरण प्रभार 50 प्रतिशत वृद्धि के साथ प्रस्तावित किया गया है। कोचीन स्टीमर एजेंडस असोसिएशन और इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड जैसे कुछ प्रयोक्ताओं ने इन मदों के लिए प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि पर आपत्ति उठाई है।
- सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि रद्दकरण प्रभार पाइलटों से सेवाएं प्राप्त करने के लिए किए गए अनुरोध को रद्द कराने का जुमाना है और यह राजस्व अर्जन का स्रोत नहीं है। यह वृद्धि इस पद्धति को हतोत्साहित करने के लिए प्रस्तावित की गई है क्योंकि पाइलटों के रद्दकरण से क्रॉफ्ट और स्टॉफ प्राप्त करने के लिए अतिरिक्त लागत अदा करनी होगी। विराम प्रभारों के प्रभार भी निर्धारित समय सीमा से अधिक पाइलट के विराम के लिए दंडात्मक दर है। किसी भी मामले में, यदि पाइलट की सेवाओं का रद्दकरण बिजली गुल होने अथवा पत्तन के उपस्कर के खराब होने के कारण अथवा पत्तन पर आरोग्य प्रत्यक्ष कारणों से पाइलट का विराम होता है तो इन प्रभारों की वसूली का प्रस्ताव नहीं किया है। चूंकि इन प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित वृद्धि निवारक जैसा कार्य है, इसलिए रद्दकरण प्रभारों और विराम प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि, सीओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित, अनुमोदित की गई है।
- (ख). पत्तन पर आरोग्य कारणों से रद्दकरण प्रभार और विराम प्रभार वसूल नहीं करने की वर्तमान टिप्पणी को बाद में इन आधारों पर हटाने का प्रस्ताव किया गया है कि यह आरजीसीटी का प्रचालन नहीं करता है और इसलिए निजी टर्मिनल द्वारा प्रचालित आरजीसीटी पर घाटों की क्षतिपूर्ति नहीं की जाए। इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि यह शर्त न केवल आरजीसीटी में प्रचालनों पर बल्कि पत्तन द्वारा किए गए प्रचालनों पर भी लागू होगी। आरजीसीटी में आने वाले पोतों के लिए भी, पाइलट सेवाएं पत्तन द्वारा ऑफर की जाती हैं और, इसलिए, यदि पत्तन पर आरोग्य कारणों से

विलंब होता है तो उक्त प्रशुल्क मदें वसूल नहीं की जाएंगी। ऐसी स्थिति में, इस वर्तमान शर्त को हटाने के लिए पत्तन द्वारा दिया गया सुझाव स्वीकार नहीं किया गया है।

(ग). पत्तन निकर्षण से भिन्न निकर्षकों के लिए पाइलटेंज शुल्क 40 प्रतिशत वृद्धि के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। विशेष अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने इस प्रशुल्क मद के लिए प्रस्तावित 40 प्रतिशत वृद्धि को सही ठहराने के लिए कोई लागत विवरण नहीं भेजा है। इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित वृद्धि पत्तन की समग्र घाटा स्थिति पर आधारित है और निकर्षकों के मामले में, जो गाद के निपटान के लिए अंदर और बाहर जाने के लिए पत्तन चैनलों का प्रयोग कर रहे हैं, के लम्बे समय तक ऑन-बोर्ड पर रुकने को लेखा में लेने के लिए है। सामान्य पोत के लिए, पाइलट का विराम एक पारी में प्रत्येक संचलन में 4 घंटे प्रतिवेदित किया गया है, वहीं निकर्षक के मामले में, पाइलट का विराम दोगुना है। प्रस्तावित वृद्धि को सही ठहराने के लिए किसी लागत व्ययों के अभाव में, पोत संबंधी प्रशुल्क के लिए किए गए विश्लेषण के आधार पर 28 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि की अनुमति दी गई है।

(xx). वर्तमान पाइलटेंज शुल्क पत्तन की पाइलट, टग/टगों की अपेक्षित संख्या सहित, पाइलट लॉच/लॉचों और मूरिंग नौका प्रभारों और जलयान के अनुरोध पर एक स्थानांतरण प्रचालन की सेवाओं के लिए प्रभार्य समेकित प्रभार है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश पाइलटेंज शुल्क को पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्गामी, एक बहिर्गामी संचलन और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण की सुविधा प्रदान करने के लिए समेकित शुल्क के रूप में परिभाषित करता है। तदनुसार, पत्तन ने संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार पाइलटेंज शुल्क की वर्तमान परिभाषा को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। तथापि, इसने एक स्थानांतरण तत्व को अलग रखने के कारण पाइलटेंज शुल्क की वर्तमान इकाई दर में तदनुकूली समायोजन नहीं किया है। इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न पर, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में प्रयोक्ता के अनुरोध पर एक स्थानांतरण निःशुल्क किया गया था। यद्यपि वर्तमान दरमान में विशेष रूप से उल्लिखित नहीं किया गया था। प्रस्तावित दरमान में, ऐसी रियायत नहीं देने का प्रस्ताव किया है और प्रयोक्ता के अनुरोध पर किए जाने वाले प्रथम स्थानांतरण के लिए भी स्थानांतरण प्रभार वसूलने का प्रस्ताव किया है। पोत के स्थानांतरण में पत्तन की लागत शामिल है और यह लागत कॉस्ट प्लस रिजाइम के अंतर्गत प्रशुल्क में जोड़ी जाती है। सिर्फ इसलिए कि विशिष्ट प्रभार वसूल नहीं किया गया है, निःशुल्क प्रदान की जा रही सेवा प्राप्त नहीं की जा सकती। प्रासंगिक लागत कुछ अन्य प्रशुल्क मदों के साथ जोड़ी जाती है, कुछ भी विपरीत नहीं दिखाई देने पर, तो यह समेकित पाइलटेंज शुल्क होगा।

सीओपीटी ने अपना यह दावा सही ठहराने के लिए वर्तमान समेकित पाइलटेंज शुल्क का ब्योरा नहीं भेजा है कि समेकित दर में एक स्थानांतरण घटक शामिल नहीं है जोकि प्रयोक्ता के अनुरोध पर निःशुल्क किया जाता है। सीओपीटी द्वारा भेजे गए किसी भी लागत ब्योरा के अभाव में, सीओपीटी द्वारा की गई इस टिप्पणी को स्वीकार करना उचित नहीं होगा कि प्रथम स्थानांतरण एक निःशुल्क सेवा थी और समेकित शुल्क में नहीं जोड़ा गया है।

अतः स्थानांतरण तत्व को अलग रखने जाने के कारण वर्तमान पाइलटेंज शुल्क में 10 प्रतिशत कटौती की गई है जैसाकि यही दृष्टिकोण हाल ही में न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, मुरुगांव पत्तन न्यास, चेन्नई पत्तन न्यास और जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के मामलों में अपनाया गया है। इस संशोधन के कारण आय में होने वाली कमी को सीओपीटी द्वारा प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर पोतों के स्थानांतरण के लिए वसूल किए जाने वाले पृथक स्थानांतरण प्रभारों से पूरा किया जा सकता है।

(xxi). स्थानांतरण प्रभार संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार पाइलटेंज शुल्क के लिए प्रस्तावित स्लैबों के बराबर जीआरटी आधार पर तीन टियर स्लैबों में प्रस्तावित किए गए हैं। पोतों के पत्तन के एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरण के लिए प्रशुल्क वर्तमान लेवी के बराबर लागू पाइलटेंज शुल्क के 25 प्रतिशत पर प्रस्तावित की गई है। पत्तन के बर्थ से किसी अन्य बिंदु पर पोत के स्थानांतरण के मामले में, इसने पाइलटेंज शुल्क के लिए प्रस्तावित स्लैबों के समान तीन टियर स्लैबों में लागू पाइलटेंज शुल्क के 50 प्रतिशत पर स्थानांतरण प्रभार लागू करने का प्रस्ताव किया है।

इसने पत्तन के एक बर्थ से किसी अन्य बिंदु पर पोत के स्थानांतरण के लिए प्रस्तावित नई पाइलटेंज शुल्क के 50 प्रतिशत पर प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए कोई लागत ब्योरे नहीं भेजे हैं। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, सीओपीटी ने समान स्तर का स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित किया था। इस प्राधिकरण ने प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए पत्तन द्वारा कोई लागत ब्योरा नहीं भेजने के कारण अन्य महापत्तनों में समान सेवा के लिए प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर पाइलटेंज शुल्क के 25 प्रतिशत पर एकसमान स्थानांतरण प्रभार निर्धारित किया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान विशिष्ट सलाह देने के बावजूद, सीओपीटी ने लागत आधारित स्थिति पर स्थानांतरण प्रभार प्रस्तावित नहीं किया है परंतु इसे पाइलटेंज शुल्क के साथ जोड़े रखा है।

पत्तन के बर्थ से किसी अन्य बिंदु पर पोत के स्थानांतरण के लिए दर लागू करने के लिए पत्तन द्वारा कोई भी लागत विवरण नहीं भेजने के कारण, और यह स्वीकार करते हुए कि ऐसे स्तर पर स्थानांतरण प्रभार किसी अन्य महापत्तनों के मामले में निर्धारित नहीं किया गया है, जीआरटी आधार पर स्थानांतरण प्रभार का केवल एक सैट तीन टियर स्लैबों में संशोधित प्रस्ताव में पाइलटेंज शुल्क में ऊर्ध्वमुखी संशोधन प्रस्तावित किया है, परंतु इसने स्थानांतरण प्रभार में तदनुकूली समायोजन पर विचार नहीं किया है। अतः प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभार संशोधित पाइलटेंज शुल्क के 25 प्रतिशत पर संशोधित और निर्धारित किया गया है।

सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह कम से कम अगला प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय सेवा की लागत के आधार पर, एक बर्थ से दूसरे बर्थ अथवा बर्थ से किसी अन्य बिंदु पर स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण प्रभार निर्धारित करें।

(xxii). 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों का स्थानांतरण अलग-से प्रभार्य नहीं है। पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण जैसे पोतों के कुछ अन्य संचलनों को शामिल करने के लिए 'पत्तन सुविधा' शब्दावली की परिभाषा विस्तारित की गई है। उपस्कर

की खराबी के कारण स्थानांतरित वर्गीकृत रक्षा कार्गो पोतों और बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो पोत को व्यवस्थित करने के लिए कंटेनर बर्थों में कार्यरत कंटेनर पोत और क्यू-3 और क्यू-4 में कार्यरत पोत के स्थानांतरण को भी पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण के रूप में माने जाने का प्रस्ताव किया गया है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन से प्रयोक्ताओं को लाभ होगा, इसलिए यह प्राधिकरण इसे अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xxiii). सीओपीटी ने नवम्बर, 1997 में पत्तन द्वारा अंगीकृत तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) के कार्यक्रम "भीड़ खत्म करने की कार्यवाही" के आधार पर बर्थिंग विलंब को कम करने के मद्देनजर टैंकर बर्थों में टैंकर पोतों के अधिक समय तक रुकने पर रु0 6000/- की दर से जुर्माना लगाने का प्रस्ताव किया है। हमारे इस विशिष्ट प्रश्न के संदर्भ में कि क्या बर्थिंग विलंब रोकने के लिए उस समय प्रचलित शर्तें अभी भी जारी हैं, इसने स्पष्ट किया है कि तेल पम्पिंग प्रचालन मै0 कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड द्वारा विनियमित किया जाता है और इसलिए ऐसे दंड का प्रावधान जरूरी है। इसने सांख्यिकीय सूचना भेजी है जो दर्शाती है कि द्रव पोतों के मामले में पिछले दो वर्षों के लिए बर्थिंग-पूर्व औसत सभी पोतों के औसत बर्थिंग-पूर्व विराम समय 13.20 घंटे और 11.02 घंटे के विपरीत 24.97 घंटे और 19.20 घंटे है। किसी भी प्रयोक्ता ने प्रस्तावित दंडात्मक दर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है।

यद्यपि, ऐसा दंड उपबंध किसी अन्य महापत्तनों के दरमान में शामिल नहीं किया गया है, परंतु पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर प्रस्तावित उपबंध अनुमोदित किया गया है।

- (xxiv). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रयोक्ताओं को पत्तन पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए भुगतान नहीं करना होगा। तदनुसार, सीओपीटी ने उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं करने का उपबंध शामिल किया है जब पोत पत्तन उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से कंटेनर बर्थों में बेकार खड़ा रहता है। इस बात का कोई कारण नहीं बताया गया है कि कंटेनर बर्थों में बेकार खड़े पोतों के मामलों में ही प्रस्तावित उपबंध क्यों लागू होगा। वास्तव में, चूंकि कंटेनर टर्मिनल आईजीटीपीएल को हस्तांतरित किया गया है, इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित बर्थों में उपस्कर की खराबी के कारण टर्मिनल प्रचालक को बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं करने चाहिए क्योंकि यही उपस्कर के रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। पत्तन को इसकी क्षतिपूर्ति नहीं करनी चाहिए। प्रस्तावित टिप्पणी उसमें निर्धारित कारणों से किसी बर्थ (आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित बर्थों के अलावा) और जेट्टी में बेकार खड़े किसी पोत के मामले में शर्त लागू करने के लिए आंशिक रूप से संशोधित की गई है। आईजीटीपीएल पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बेकार खड़े पोत के मामले में सीओपीटी के दरमान में निर्धारित बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष छूट देने की अपेक्षा वाले आईजीटीपीएल से संबंधित उपयुक्त उपबंध आईजीटीपीएल के दरमान में पहले ही निर्धारित किया गया है।

- (xxv). (क). तत्पश्चात, सीओपीटी ने व्यापार-जगत के साथ बातचीत के आधार पर पशु, अदह, इमली, बीज, टोपिका, नारियल, रेत, पत्थर, ग्रेनाइट मारबल, कागज, चीनी, सिंथेटिक रेजिन जैसी कुछ वस्तुओं की घाटशुल्क दर को इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में प्रस्तावित 40 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत वर्तमान प्रशुल्क स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव किया है। इन वस्तुओं के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित घाटशुल्क दर स्वीकार की गई है।

(ख). वर्तमान दरमान में उर्वरक के लिए, प्रहस्तन किए जाने वाले बर्थ पर बिना ध्यान दिए, एकसान घाटशुल्क दर निर्धारित है। इस कार्गो को दो श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किए जाने का प्रस्ताव किया गया है अर्थात् बर्थ क्यू-10 में प्रहस्तित उर्वरक और बर्थ क्यू-10 से भिन्न बर्थों पर प्रहस्तित उर्वरक। बर्थ क्यू-10 में प्रहस्तित उर्वरक की घाटशुल्क दर वर्तमान स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

बर्थ क्यू-10 से भिन्न अन्य बर्थों में प्रहस्तित उर्वरकों के मामले में, पृथक घाटशुल्क दर बर्थ क्यू-10 में उर्वरक प्रहस्तन के लिए लागू वर्तमान दर से 40 प्रतिशत अधिक पर प्रस्तावित की गई है। बर्थ क्यू-10 से भिन्न बर्थों में इस कार्गो के प्रहस्तन में आने वाली अतिरिक्त लागत के संदर्भ में भिन्न दर को सही ठहराने के लिए हमारे प्रश्न के संदर्भ में, इसने स्पष्ट किया है कि बर्थ क्यू-10 में उर्वरकों को उतारने की सुविधा प्रयोक्ता उर्वरक और रसायन त्रावणकोर लिमिटेड (एफएसीटी) द्वारा प्रदान की जाती है। यदि बर्थ क्यू-10 से भिन्न बर्थों पर उर्वरक प्रहस्तित किया जाता है तो प्रहस्तन सुविधाएं पत्तन द्वारा प्रदान की जाती हैं। घाट प्रहस्तन, सुरक्षा, भंडारण, रोशनी सुविधाओं आदि जैसे प्रहस्तन की अतिरिक्त लागत की पूर्ति के लिए बर्थ क्यू-10 से भिन्न बर्थों में उर्वरक प्रहस्तन के लिए पृथक उच्चतर दर प्रस्तावित की गई है।

सीओपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के मद्देनजर और सामान्य कार्गो गतिविधि में घाटे को स्वीकार करते हुए, बर्थ क्यू-10 से भिन्न बर्थों पर प्रहस्तित उर्वरक के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित घाटशुल्क दर अनुमोदित की गई है।

- (ग). टिम्बर पर घाटशुल्क की वसूली की इकाई प्रारंभ में प्रति एमटी आधार से प्रति भारतीय घन मीटर आधार पर इकाई और घाटशुल्क दर में समायोजन के साथ संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया था। तत्पश्चात, पत्तन ने वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

तथापि, इसने विभिन्न देशों से आने वाले टिम्बर के लिए विभिन्न परिवर्तन कारकों को इन आधारों पर लागू करने का प्रस्ताव किया है कि विश्व में विभिन्न क्षेत्रों द्वारा अंगीकृत टिम्बर की मात्रा भिन्न है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि टिम्बर प्रहस्तन करने वाले दो मुख्य पत्तनों चेन्नई पत्तन न्यास और कांडला पत्तन न्यास में टिम्बर पर घाटशुल्क प्रति घन मीटर आधार पर निर्धारित किया गया है। इन दो महापत्तनों के दरमान अथवा उस मामले के लिए कोई अन्य महापत्तन विभिन्न देशों से आने वाले टिम्बर के लिए ऐसे परिवर्तन कारक निर्धारित नहीं किए गए हैं। किसी भी मामलों में, परिवर्तन कारक पूरे विश्व में एकसमान होंगे और, इसलिए, इसे दरमान में विशेष रूप से शामिल किए जाने की आवश्यकता नहीं है, अतः केवल सीओपीटी के दरमान में ऐसी शर्त निर्धारित करना आवश्यक नहीं है।

(घ). सोडा राख के लिए पृथक घाटशुल्क दर प्रस्तावित की गई है जो एक नया कार्गो है और कोचीन पत्तन में नियमित रूप से आ रहा है। प्रस्तावित दर को सही ठहराने के लिए कोई लागत व्योरे नहीं भेजे गए हैं। इसने स्पष्ट किया है कि सोडा राख पोतों का पार्सल आकार बहुत कम है और इस कार्गो के लिए उत्पादकता भी बहुत कम है क्योंकि बैग खुले रूप में आ रहे हैं और प्रि-स्लिंग में नहीं हैं। वर्तमान में, यथामूल्य 20 प्रतिशत पर प्रभार्य घाटशुल्क, जो पिछले दो वर्षों में प्रहस्तित टनभार के आधार पर लगभग ₹ 10/- प्रति एमटी परिगणित होगा, इस कार्गो के प्रहस्तन के लिए पत्तन द्वारा किए गए व्ययों को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। इसलिए, इसने सोडा राख के लिए घाटशुल्क लेवी विदेशी कार्गो के लिए ₹ 25/- प्रति एमटी और तटीय कार्गो के लिए ₹ 15/- प्रति एमटी प्रस्तावित किया गया है। सोडा राख के लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क दर अनुमोदित की गई है।

(ङ). आरओआरओ पोतों द्वारा प्रहस्तित वाहनों के लिए घाटशुल्क लागू यथामूल्य दर के 50 प्रतिशत पर प्रस्तावित किया गया है। चूंकि आरओआरओ पोतों के मामले में घाट फ्रेन प्रचालन अथवा श्रम शामिल नहीं है, इसलिए पोतों की इस श्रेणी के लिए लागू घाटशुल्क दर का 50 प्रतिशत लेवी के लिए प्रस्तावित किया है। इससे प्रयोक्ताओं को निस्संदेह लाभ होगा और इसलिए यह प्राधिकरण इसे अनुमोदन प्रदान करता है।

(च). इसने कुछ घटकों के लिए यथामूल्य घाटशुल्क दर को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में सिफारिश की गई है कि यथामूल्य दरों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किया जाए और प्रहस्तन की लागत के आधार पर घाटशुल्क निर्धारित किया जाए और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन और भंडारण के समय विशेष ध्यान रखा जाए। पत्तन ऐसे कार्गो की पहचान करने और यथामूल्य दरों को टनभार/मात्रा आधारित दरों में चरणबद्ध तरीके से बदलने के लिए सहमत है। उस समय तक, कुछ घटकों के लिए प्रस्तावित यथामूल्य प्रशुल्क ढांचा बनाए रखने की अनुमति दी गई है।

(छ). वर्तमान दरमान में उन मदों को विनिर्दिष्ट किया गया है जो घाटशुल्क मुक्त कार्गो के रूप में वर्गीकृत किए गए हैं। इसने घाटशुल्क के 50 प्रतिशत की लेवी का प्रस्ताव किया है, यदि ये सामग्रियां पत्तन श्रम और उपस्कर इस्तेमाल करते हुए घाट पर उतारी अथवा नौभरित की जाती हैं। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी घाट में ऐसी सामग्रियों के प्रहस्तन में पत्तन द्वारा किए गए व्ययों को पूरा करने के लिए है और यह स्वीकार करते हुए कि किसी भी प्रयोक्ता ने उक्त शर्त पर आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए प्रस्तावित उपबंध को शामिल किया जाना स्वीकार किया गया है।

(xxvi). पत्तन ने नौभरण, स्टीमर एजेंट्स, सीमाशुल्क हाऊस एजेंट्स, परेषिती, आयातक एजेंटों को पत्तन परिरक्षक में सीमाशुल्क के बांड के अधीन घाट के बाहरी क्षेत्र में, जब आयात कार्गो रखने के लिए घाट के भीतर कोई क्षेत्र उपलब्ध नहीं हो, कार्गो का चट्टा लगाने का विकल्प देते हुए शर्त लागू करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में प्रस्तावित अन्य शर्तों के अलावा, नौभरणों, स्टीमर एजेंटों/सीमाशुल्क एजेंटों/परेषिती/आयात एजेंटों को बचनबंध देना होगा कि वे घाट क्षेत्र से बाहर क्षेत्र में ऐसे चट्टा लगाए गए कार्गो से उत्पन्न होने वाली किसी भी प्रकार के विधिक विवाद अथवा दावा के लिए उत्तरदायी होंगे।

घाट में भीड़ के मद्देनजर, घाट के बाहर कार्गो का चट्टा लगाने के लिए और पत्तन में अधिक कार्गो को आकर्षित करने के लिए भी यह अतिरिक्त भंडारण सुविधा शुरू करने का प्रस्ताव किया है। इस शुरूआत के परिणामस्वरूप, पत्तन में नए कार्गो के आने की उम्मीद है।

पत्तन ने पुष्टि की है कि प्रयोक्ताओं द्वारा पत्तन से निकासी किए जाने तक पत्तन कार्गो का परिरक्षक रहेगा। इस संबंध में किसी भी प्रयोक्ता असोसिएशन ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, और चूंकि भंडारण क्षेत्र के उपयोग को सुधारने और नए कार्गो को लाने के लिए भी ऐसा किया गया है, इसलिए इसका बिना गहराई से विश्लेषण किए प्रस्तावित उपबंधों को स्वीकार किया गया है।

(xxvii). पत्तन ने सामग्रियों की सुपुर्दगी/नौभरण किए जाने से पहले उन सामग्रियों के घाटशुल्क का भुगतान, एफसीएल कंटेनर के मामले को छोड़कर, किए जाने का उल्लेख करने वाली टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इस टिप्पणी का प्रस्ताव किए जाने के बारे में हमारे विशिष्ट प्रश्न पर, इसने स्पष्ट किया है कि प्रशासनिक कार्य को कम करने के लिए इसने आयात/निर्यात आवेदन पर घाटशुल्क प्रहस्तन प्रभारों के साथ वसूल करने की योजना बनाई है। वर्तमान में, एफसीएल कंटेनर के लिए घाटशुल्क सामग्रियों की सुपुर्दगी/नौभरण से पहले वसूल किए जाते हैं। घाटशुल्क, प्रहस्तन प्रभारों के साथ वसूल करने का इसका प्रस्ताव एफसीएल कंटेनरों के मामले में लागू नहीं किया जा सकता क्योंकि एफसीएल कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार कंटेनरों की लदाई के पश्चात ही वसूल किए जाते हैं। इसलिए, इसने उक्त टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

इस संदर्भ में, इसने स्पष्ट किया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में सामग्रियों पर दरों के भुगतान के लिए समय विनिर्दिष्ट किया गया है। इसलिए सीओपीटी के दमान में प्रस्तावित उपबंध को शामिल करने की आवश्यकता नहीं है।

(xxviii). (क). वर्तमान निःशुल्क अवधि ढांचे को विलंब शुल्क प्रभार में प्रस्तावित 40 प्रतिशत वृद्धि के साथ जारी रखने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी ने स्टैक यार्ड में भीड़ के बारे में बताया है। यह स्वीकार्य है कि पत्तन के भंडारण क्षेत्र का पोतांतरण सामग्रियों के भंडारण के लिए और अधिक प्रभावी ढंग से प्रयोग किए जाने की आवश्यकता है न कि लम्बी समयावधि के लिए शैडों को अधिग्रहण करने की। प्रयोक्ताओं को भंडारण क्षेत्र के प्रभावी उपयोग के लिए कार्गो की शीघ्रता से निकासी करनी चाहिए। इस दृष्टिकोण के मद्देनजर और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और समग्र पत्तन के घाटे में होने की स्थिति को भी स्वीकार करते हुए, कार्गो के विलंब शुल्क प्रभार में 40 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि को अन्य कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए गए निर्णयानुसार स्वीकार किया गया है।

(ख). इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन को अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान इन शर्तों को युक्तिसंगत बनाने के लिए विशिष्ट सलाह देते हुए विशेष मामलों में निःशुल्क अवधि शासित उस समय प्रचलित शर्तों को

बनाए रखने की अनुमति प्रदान की थी। प्रस्तावित दरमान में, इसने विशेष मामलों में अतिरिक्त निःशुल्क अवधि की अनुमति प्रदान करते हुए सभी मौजूदा शर्तों को हटाने का प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में हमारे प्रश्न पर, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि विशेष मामलों में निःशुल्क अवधि सरकार द्वारा जारी और सभी महापत्तनों पर एकसमान रूप से लागू दिशा-निर्देशों के आधार पर इसके दरमान में वर्ष 1992 से प्रचलन में है। चूंकि मंत्रालय ने सभी महापत्तनों को निर्देश दिया है कि विलंब शुल्क प्रभारों से छूट के लिए दिशा-निर्देशों का केवल एक ही सैट रखा जाए, इसलिए 1992 के पूर्ववर्ती उपबंधों को हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है। सीओपीटी ने मंत्रालय से प्राप्त ऐसे किसी निर्देश की प्रति नहीं भेजी है।

वर्तमान दरमान के उपबंधों में विशेष मामलों में, जो सरकारी दिशा-निर्देशों पर आधारित हैं और जो सीओपीटी द्वारा शामिल किए गए हैं, निःशुल्क अवधि के बारे में स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया गया है।

विभिन्न पत्तनों में विशेष मामलों में निःशुल्क अवधि का एकसमान रूप में निर्धारण नहीं किया गया है। न्यू मंगलूर पत्तन न्यास, चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में विशेष मामलों के अधीन निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है जहां सामग्रियां सीमाशुल्क अथवा स्वास्थ्य अधिकारी आदि द्वारा युक्तिसंगत तरीके से कब्जे में रखी जाती है (मूल्यांकन की साधारण प्रक्रिया से भिन्न) जबकि मुरुगांव पत्तन न्यास, विशाखापत्तन पत्तन न्यास, कोलकाता पत्तन न्यास आदि के दरमान में विशेष मामलों के अधीन निःशुल्क अवधि की अनुमति देने के लिए ऐसा कोई प्रावधान नहीं किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण कोचीन पत्तन न्यास द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए और यह स्वीकार करते हुए भी कि किसी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठाई है, विशेष मामले में निःशुल्क अवधि शासित शर्तों को हटाने का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

(ग). विलंब शुल्क प्रभारों की छूट के दिशा-निर्देशों को इन आधारों पर दरमान में शामिल करने का पुनः प्रस्ताव किया है कि वे सरकार द्वारा जारी की गई हैं। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, इस प्राधिकरण ने वर्गीकरण करते हुए उल्लेख किया था कि सरकार द्वारा जारी किए गए ये दिशा-निर्देश महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन महापत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड को दी गई शक्तियों का विनियमन करने के लिए है। इस प्राधिकरण द्वारा बनाए गए दरमान में धारा 48, 49 और 50 के अधीन ऐसे दिशा-निर्देश शामिल करने की आवश्यकता नहीं है, अन्य महापत्तनों के दरमान में ये दिशा-निर्देश शामिल नहीं किए गए हैं। ऐसी स्थिति में, विलंब शुल्क के छूट संबंधी खंडों को प्रस्तावित दरमान से हटा दिया गया है।

(घ). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में अपेक्षा की गई है कि पत्तन पर आरोप्य विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को दंडित नहीं किया जाए। तदनुसार, पत्तन ने हमारा सुझाव स्वीकार किया है और ऐसी अवधि के लिए कार्रवाई पर विलंब शुल्क की वसूली से छूट देने के लिए इसके दरमान में एक उपयुक्त शर्त शामिल की गई है जब पत्तन पर आरोप्य कारणों से निकासी नहीं की जा सके। तथापि, इसने कंटेनरों पर भूमि किराये के मामले में ऐसी शर्त प्रस्तावित नहीं की है। कंटेनरों पर भूमि किराया के मामले में उपयुक्त टिप्पणी संशोधित दरमान में निर्धारित की गई है।

(xxix). विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के किराया प्रभारों, निकासी प्रभारों, मांग रद्दकरण प्रभारों आदि में 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इन प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित वृद्धि पत्तन और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की समग्र घाटा स्थिति के मद्देनजर और दरों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन पर सामान्य निर्णय के अनुसार स्वीकार की गई है।

(xxx). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि निजी टर्मिनल प्रचालक अर्थात् आईजीटीपीएल को बीओटी आधार पर हस्तांतरित की गई है। तथापि, सीओपीटी ने अपने दरमान में कंटेनर पर घाटशुल्क और भूमि किराये संबंधी अनुसूची को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार, पत्तन और लाइसेंसधारी के बीच पारस्परिक सहमति के शर्तों के अनुसार पत्तन रक्षा कार्गो पोत, कॉम्बी-पोत और तटीय पोत भी प्रहस्तन कर सकता है। इसने कंटेनर पर घाटशुल्क दर में 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है। अन्य कार्गो संबंधी गतिविधियों के मामले में लिए गए निर्णय अनुसार प्रस्तावित वृद्धि की अनुमति दी गई है। किसी भी मामले में, प्रयोक्ताओं पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि पत्तन लम्बे समय तक कंटेनर प्रहस्तन नहीं करता है।

कंटेनरों पर भूमि किराया, लदे हुए कंटेनर और जोखिमपूर्ण कंटेनर के लिए निःशुल्क दिवसों में प्रस्तावित कुछ वृद्धि के साथ वर्तमान स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। निःशुल्क दिवसों में प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।

(xxxi). सीओपीटी के वर्तमान दरमान में, सीएफएस में प्रदत्त सेवाओं के लिए, भरण और उतराई प्रभारों को छोड़कर, कोई पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, इसने भरण/उतराई प्रभारों में इसके सीएफएस में पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रस्तावित अन्य प्रशुल्क मदों के साथ 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने इस संबंध में एक पृथक प्रस्ताव दाखिल किया था जिसमें इसने उल्लेख किया था कि इसके राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) के आईजीटीपीएल को अप्रैल, 2005 में हस्तांतरण से पहले, घाट और इसके सीएफएस में पत्तन द्वारा दी जा रही विभिन्न सेवाएं कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन कर रही थीं। आरजीसीटी के प्रचालनों का आईजीटीपीएल को हस्तांतरण से, सभी कंटेनर प्रहस्तन प्रभार, भरण और उतराई प्रभारों को छोड़कर, आईजीटीपीएल द्वारा वसूल किए जाते हैं। परिणामस्वरूप, सीएफएस गतिविधि घाटे में आ गई। इस नुकसान की क्षतिपूर्ति के लिए, इसने अपने घाट/सीएफएस में कंटेनर भंडारण प्रभार, कार्गो पर्यवेक्षण प्रभार आदि लागू करने के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया था। यह प्राधिकरण इसके सीएफएस में पत्तन द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था अनुमोदित करते हुए, सीएफएस में वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था की समीक्षा करने और प्रदान की गई सेवाओं की लागत को विधिवत् सही ठहराते हुए वहां दी जा रही विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क की वसूली हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की विशिष्ट सलाह देते हुए, आदेश पहले ही पारित कर चुका है।

चूंकि सीओपीटी सीएफएस गतिविधि के लिए संशोधित प्रस्ताव दखिल करने पर सहमत है, इसलिए प्रत्यक्ष/उत्तराई प्रमारों में प्रस्तावित वृद्धि सहित सीएफएस गतिविधि के अधीन वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित विभिन्न प्रशुल्क मदों पर विचार करना उचित नहीं है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि इस आदेश की राजपत्र में अभिलेखना की तारीख से तीन माह के भीतर सीएफएस में प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क की वसूली हेतु मृदु प्रस्ताव दखिल किया जाए। पत्तन से जब कभी संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होगा तो उसका अलग-से निपटारा किया जाएगा।

उस समय तक, आदेश सं. टीएएमपी/50/2006-सीओपीटी दिनांक 20 जून, 2006 द्वारा अनुसूचित अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था और भत्ता/उत्तराई के लिए वर्तमान प्रमारों को जमा रखने की अनुमति दी गई है।

- (xxxii). विभिन्न विविध सेवाओं जैसे - फ्लोटिंग क्रॉफ्ट प्रभार, प्रचलन प्रभार, प्रवेश और निष्कासी और प्रत्यक्ष प्रभार जारी करने के लिए प्रभार, बार्ज जेट्टियों के प्रयोग के लिए प्रभार, तेल पम्पिंग प्रभार, पत्तन की मुक्त नौदी के प्रयोग के लिए प्रभार आदि में 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। फ्लोटिंग क्रैन के मामले में लिफ्टिंग प्रभार, बाल्कन और अन्य लॉच के लिए प्रभार आदि में 100 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। सीओपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि को सही ठहराने के लिए कोई लागत बोरे नहीं भेजे हैं परंतु सामान्य बयान दिया है कि प्रस्तावित वृद्धि पत्तन की समग्र लागत स्थिति पर आधारित है। किन्तु, पत्तन की समग्र घाटा स्थिति और सामान्य कार्यों गतिविधि में घाटा स्थिति के मद्देनजर, दरों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन के सामान्य निर्णय के अनुसार विविध प्रमारों में 40 प्रतिशत वृद्धि की अनुमति दी गई है।

- (xxxiii). पत्तन जेट्टियों और बिस्स के लिए लाइसेंस शुल्क के संबंध में, सीओपीटी ने पुष्टि की है कि ये प्रशुल्क मदें सरकार द्वारा मार्च, 2004 में जारी नई भूमि नीति द्वारा शासित नहीं होंगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, पत्तन द्वारा यह स्थिति स्पष्ट नहीं की गई थी और इसलिए लाइसेंस शुल्क में वार्षिक वृद्धि के तत्कालीन प्रचलित उपबंध को जारी रखने की अनुमति दी गई थी।

दरमान में स्वचालित वार्षिक वृद्धि उपबंध के मद्देनजर, इन मदों के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है। प्रस्तावित दरें इसके दरमान में निर्धारित वार्षिक वृद्धि कारक के कारण संघी वृद्धि पर आधारित हैं और वर्तमान में वसूल की जा रही हैं। पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों पर विश्वास करते हुए और स्वीकार करते हुए कि यह प्रशुल्क वर्तमान में वसूल किया जा रहा है, प्रस्तावित प्रशुल्क स्वीकार किया गया है।

चूंकि पत्तन ने अब निवेदन किया है कि जेट्टियों और पियर्स के लिए लाइसेंस शुल्क सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशा-निर्देशों द्वारा शासित नहीं है, यह समझ से परे है कि इस लाइसेंस शुल्क में वार्षिक वृद्धि को दरमान में निर्धारित क्यों रखा जाए। लाइसेंस शुल्क में यह वार्षिक वृद्धि खंड केवल लाइसेंस शुल्क/पट्टा किराये के मामले में प्रासंगिक है जोकि भारत सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशा-निर्देशों द्वारा शासित है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, लाइसेंस शुल्क में वार्षिक वृद्धि संबंधी वर्तमान खंड को इसके दरमान से हटा दिया गया है।

- (xxxiv). वर्तमान दरमान में विभिन्न आकार के बकों के लिए विभिन्न दरें निर्धारित की गई हैं। एक आबंटिती ने उसे आबंटित 3.5 एम x 2 एम आकार के पुराने बंक के लिए ₹ 827/- प्रति माह लाइसेंस शुल्क को माननीय केरल उच्च न्यायालय में चुनौती दी है। इस संबंध में माननीय केरल उच्च न्यायालय ने दूसरे पुराने बंक के लिए लागू दर अर्थात् ₹ 375/- प्रति माह भविष्य में वसूल करने के लिए पत्तन को आदेश दिया है। सीओपीटी ने बताया है कि वह मामला अभी तक केरल उच्च न्यायालय में लंबित है। चूंकि यह मामला न्यायाधीन है, इसलिए सभी पुराने बकों के लिए लाइसेंस शुल्क अपरिवर्तित छोड़ दी गई है।

तथापि, माननीय उच्च न्यायालय के इस आदेश से नए बकों को लाइसेंस शुल्क पर प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसलिए नए बकों के मामले में प्रस्तावित 40 प्रतिशत की वृद्धि अन्य प्रशुल्क मदों हेतु लिए गए निर्णयानुसार, अनुमोदित की गई है।

- (xxxv). अग्निशमन सुविधाओं में किए गए अतिरिक्त पूंजी निवेश और प्रचलन लागत में वृद्धि के कारण दमकल गाड़ियों/फ़ॉयर पम्प के प्रयोक्ता के लिए 1100 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित वृद्धि को सही ठहराने के लिए पत्तन द्वारा प्रचलन लागत में वृद्धि संबंधी कोई विशेष ब्योरा नहीं भेजा गया है और यह भी स्वीकार करते हुए कि ऐसी सुविधाओं की लागत सामान्य सुविधाओं में पहले ही शामिल की गई है, प्रशुल्क वृद्धि 40 प्रतिशत पर सीमित की गई है।

- (xxxvi). वर्तमान भारतेलन प्रभार में भारित कार्गो के प्रति टन पर बख्शीय प्रभार और प्रति साइन आधार पर प्रत्यक्ष प्रभार जारी करने के लिए निश्चित प्रभार शामिल है। सीओपीटी ने इन दोनों घटकों को मिला दिया है और प्रति टन आधार पर एकल दर प्रस्तावित करते समय 40 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित की है।

सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर से महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ने की संभावना है। वर्तमान में प्रति बहन वसूल किया जा रहा प्रभार दो प्रशुल्क मदों को आपस में मिलाने के मद्देनजर, प्रति टन आधार पर अदा करना होगा। चूंकि पत्तन ने इस प्रशुल्क मद में संशोधित प्रस्तावित करते समय कोई वैज्ञानिक तरीका नहीं अपनाया है, इसलिए वर्तमान दरों को जारी रखने की अनुमति दी गई है। तथापि, वर्तमान प्रशुल्क स्तर में 40 प्रतिशत की वृद्धि अनुमोदित की गई है।

- (xxxvii). यद्यपि टोल प्रमारों में भी 40 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, परंतु कुछ मामलों में मुख्यतः दर को निकटतम रूपए/पांच रूपए पर पूर्णांकित करने से प्रतिदिन टोल प्रमारों में 40 प्रतिशत से अधिक वृद्धि होगी। जहां कहीं प्रस्तावित प्रशुल्क का प्रभाव 40 प्रतिशत से कम है, वे अनुमोदित की गई हैं। यदि प्रस्तावित प्रशुल्क 40 प्रतिशत से अधिक है तो यह केवल 40 प्रतिशत पर सीमित किया गया है और यदि दशमलव 0.50 पैसे से अधिक है तो अगले रूपए में पूर्णांकित किए जाने की अनुमति दी गई है।

- (xxxviii). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वर्ष 2004 में, सीओपीटी को विशेष रूप से सलाह दी गई थी कि वह इस प्राधिकरण द्वारा उल्लिखित किए गए विभिन्न बिंदुओं पर विचार करने के पश्चात् सरकारी दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का

अनुसरण करने के पश्चात पट्टा किरायों के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए। सीओपीटी ने लगभग 3 वर्ष बीत जाने के पश्चात भी पट्टा किरायों में संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है।

सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि पट्टा किरायों के संशोधन के लिए प्रस्ताव तैयार करने का कार्य चरम पर है और एक बार इस प्रयोजन के लिए गठित समिति को उसकी रिपोर्ट को अंतिम रूप देने पर इसे अग्रणी कर दिया जाएगा।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, पट्टा किरायों में प्रस्तावित कुछ युक्तिकरण पर इस सामान्य संशोधन के साथ विचार नहीं किया गया है। वर्तमान अनुसूची को संशोधित दरमान में बनाए रखा जा सकता है बशर्ते एक सामान्य टिप्पणी शामिल करनी होगी कि संपदा संबंधी प्रभारों पर शासित वर्तमान शर्तें उस सीमा पर लागू करनी होंगी जो फरवरी-मार्च, 2004 में सरकार द्वारा घोषित किए गए भूमि दिशा-निर्देशों में निर्धारित शर्तों के साथ असंगत नहीं हों। इसी प्रकार की सामान्य टिप्पणी चेन्नई पत्तन न्यास, मुरुगांव पत्तन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के दरमान और हल्दिया में कोलकाता पत्तन न्यास की भूमि और भवनों के लिए किराये की अनुसूची में शामिल की गई थी।

सीओपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वह इस प्राधिकरण द्वारा उल्लिखित विभिन्न बिंदुओं पर विचार करने के पश्चात सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार अपना प्रस्ताव इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 माह के भीतर दाखिल करे।

(xxxix). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में उल्लेख किया गया है कि पत्तनों/निजी प्रचालकों को टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और निम्नतम स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करना चाहिए। सीओपीटी को इस मुद्दे पर और आगे विश्लेषण करना और उपयुक्त प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तावित करनी चाहिए।

(L). सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि इसने वर्तमान में किसी सेवा प्रदाता को प्राधिकृत नहीं किया है। तथापि, सीओपीटी का सलाह दी गई है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन जब कभी भी किसी व्यक्ति को सेवा प्रदान करने के लिए प्राधिकृत किया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 7 का अनुपालन किया जाएगा।

पत्तन ने भी पुष्टि की है कि महापत्तन अधिनियम की धारा 42 (3) के अंतर्गत अर्हता प्राप्त कोई गतिविधि पत्तन सीमाओं में चलाई जा रही है, पत्तन के लिए महत्वपूर्ण होगा कि वह इसकी और आगे जाँच करे कि पत्तन गतिविधि के लिए तैनात निजी उपस्कर, नौभरण, बांधना/खोलना सेवा आदि धारा 42 के अधीन चिह्नित गतिविधियों के अंतर्गत नहीं आती है। यदि ऐसा पाया जाता है तो पत्तन को ऐसी प्रशुल्क मदों को विनियमित करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार कार्रवाई प्रारंभ करनी चाहिए।

(Li). कुछ प्रस्तावित उपबंधों को, जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में समान निर्धारण के अनुसार नहीं हैं, संशोधित किया गया है।

(Lii). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा जारी निर्देशों के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम स्तर पर होंगी और रियायतें/छूट निम्नतम स्तर पर होंगी। सीओपीटी को पत्तन के व्यावसायिक निर्णय के आधार पर कम दर वसूल करने की सुविधा होगी।

(Liii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च, 2009 तक है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च, 2009 को समाप्त होगी। तथापि, इस प्राधिकरण से सीओपीटी से प्राप्त सामान्य संशोधन प्रस्ताव सही और वैध कारणों से अनुसूची पर कार्य किया है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, सीओपीटी का संशोधित दरमान अनुबंध-II के रूप में संलग्न किया गया है।

11.2. सीओपीटी का संशोधित दरमान और शर्तें इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात 31 मार्च, 2009 तक प्रभावी होगी। इस प्राधिकरण द्वारा प्रदान किया गया अनुमोदन, विशेष से विस्तारित किए जाने को छोड़कर, स्वतः ही समाप्त हो जाएगा।

11.3. सीओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और इस विश्लेषण में यथा स्पष्ट अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान कभी भी ऐसा लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से बहुत भिन्न है अथवा यहां स्वीकार किए गए अनुमानों से भिन्न है तो यह प्राधिकरण इसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अनुसूची संबंधी प्रस्ताव दाखिल करने के लिए और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण होने वाले पूरे लाभ को पूर्णतः समायोजित करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, सीओपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वह प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूप में वास्तविक वित्तीय/निष्पादन व्योरे अपने वार्षिक लेखों और निष्पादन रिपोर्ट के साथ तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर इस प्राधिकरण को भेजे। यदि सीओपीटी ऐसी सूचना विनिर्दिष्ट समय सीमा में उपलब्ध नहीं करवाता है तो यह प्राधिकरण सीओपीटी के प्रशुल्क की अपनी ओर से समीक्षा कर सकता है। इसके अलावा, सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भिन्नताओं का भी विश्लेषण करना होगा और अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में अतिरिक्त अधिशेष का पूर्णतः समायोजन करना होगा।

ह०/-

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2006/असा.]

अनुबन्ध-I (क)

कोचीन पत्तन न्यास का समेकित लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	अनुमान	सीओपीटी द्वारा भेजे गए अनुमान		संशोधित अनुमान	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
	यातायात (एमटी में)	11.40	11.32	11.75	12.17	11.75	12.17
	क्षमता उपयोगिता	84%	84%	87%	90%	87%	90%
I.	प्रचालन लागत						
	(i). कार्गो प्रहस्तन/कंटेनर प्रहस्तन आय	8863	8603	9009	9422	10086	10607
	(ii). पोत संबंधी आय	5988	6228	6592	6114	6553	6805
	(iii). रेलवे आय	0	0	0	0	0	0
	(iv). संपदा आय	1943	2130	2236	2348	2260	2372
	कुल प्रचालन आय (I से iv)	16793	16961	17837	17884	18902	19784
II.	प्रचालन लागत (मूल्यहास के अलावा)						
	(i). कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	4464	4860	4959	5171	4959	5171
	(ii). पत्तन और गोदी सुविधाएं	2579	2877	3527	3802	3527	3802
	(iii). रेलवे कार्यप्रणाली	0	0	0	0	0	0
	(iv). किराये के भूखंड और भवन	494	353	371	390	371	390
	कुल प्रचालन लागत (I से iv)	7537	8090	8857	9363	8857	9363
III.	मूल्यहास	868	920	924	946	924	946
IV.	प्रबंधन और सामान्य प्रशासनिक उपरिचय	3804	4287	4316	4376	4316	4376
V.	प्रचालन अधिशेष/(घाटा)	4584	3664	3740	3199	4804	5099
VI.	वित्त और विविध व्यय (एफएमआई)						
	(i). परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	5	15	15	15	15	15
	(ii). अन्य व्ययों सहित	198	316	332	350	332	350
	कुल	203	331	347	365	347	365
VII.	वित्त और विविध व्यय (एफएमआई)						
	(i). वर्तमान पैमाने भुगतान पर वास्तविक व्यय	3539	3990	4161	4218	4161	4218
	(ii). परिसंपत्तियों की बिक्री पर नुकसान	167	174	176	177	176	177
	(iii). अन्य व्ययों सहित	3706	4164	4337	4395	4337	4395
VIII.	व्याज और कर से पूर्व अधिशेष (पीबीआईटी)	1081	-170	-250	-831	814	1069
IX.	नियोजित पूंजी	15477	19634	19581	19936	24793	24758
	व्यापारिक परिसंपत्तियां					22427	22481
	व्यापार संबंधी परिसंपत्तियां					2366	2277
X.	आस्त्रोसीई - (15%) व्यापारिक परिसंपत्तियों पर	2321	2945	2937	2990	3364	3372
	आस्त्रोसीई - व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर 7.4%					175	168
XI.	आस्त्रोसीई - क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित	2321	2945	2937	2990	3539	3541
XII.	निवल अधिशेष/(घाटा)	-1241	-3115	-3187	-3822	-2725	-2472
XIII.	निवल अधिशेष/(घाटा)	-7%	-18%	-18%	-21%	-14%	-12%
	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में (XII/I प्रतिशत में)						
XIV.	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) वर्ष 2007-08, 2008-09 के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में					-13%	

अनुबंध-1 (ख)

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	अनुमान	सीओपीटी द्वारा भेजे गए अनुमान		संशोधित अनुमान	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
I.	प्रचालन लागत						
	(i). कोयला	1761	1678	1840	2025	1840	2025
	(ii). आईजीटीपीएल से प्राप्ति-योग्य पूर्व राजस्व हिस्सा जिसे पिछले प्रशुल्क संशोधन के स्तर पर प्रति-सहायिकी व्यवस्थित करने के लिए राजस्व में शामिल किया गया है।	0	0	0	0	1078	1185
	(iii). कच्चा तेल और पीओएल	6665	6489	6718	6916	6718	6916
	(iv). सर्वरक और अन्य	437	436	451	481	451	481
	कुल	8863	8603	9009	9422	10086	10607
II.	प्रचालन व्यय						
	(i). सामान्य कार्गो का प्रहस्तन और भंडारण	1924	2106	2211	2322	2211	2322
	(ii). भाड़ागार	7	.9	9	10	9	10
	(iii). कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं का प्रचालन और अनुरक्षण	0	0	0	0	0	0
	(iv). पीओएल/लौह अयस्क/मुख्य गतिविधि प्रहस्तन व्यय (पल्लन विशेष)	2101	2154	2202	2278	2202	2278
	(v). अन्य लघु कार्य	15	109	30	30	30	30
	(vi). प्रशासन और सामान्य व्यय	366	424	445	468	445	468
	(vii). अन्य	50	58	61	64	61	64
	कुल	4464	4860	4959	5171	4959	5171
III.	मूल्यहास	405	414	409	420	409	420
IV.	प्रबंधन और सामान्य प्रशासनिक उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	1916	2331	2351	2391	2351	2391
V.	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	2078	998	1291	1439	2368	2624
VI.	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	134	218	229	241	229	241
VII.	एफएमई का आबंटित हिस्सा	1529	1718	1789	1813	1789	1813
	एफएमई घटाव एफएमआई (VI)-(VII)	1395	1500	1560	1573	1560	1573
VIII.	अधिशेष/घाटा	683	-502	-269	-134	808	1051
IX.	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	8743	9943	10031	10075	12778	12606
X.	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (15%/6.35%)	1312	1491	1505	1511	1812	1789
XI.	आरओसीई - क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित	1312	1491	1505	1511	1812	1789
XII.	निवल अधिशेष/(घाटा) (VIII)-(XI)	-629	-1993	-1774	-4645	-1004	-738
XIII.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में (XII/A प्रतिशत में)	-7%	-23%	-20%	-17%	-10%	-7%
XIV.	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) वर्ष 2007-08, 2008-09 के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में			-19%		-8%	

अनुबंध-I (ग)

पोत संबंधी गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक	अनुमान	सीओपीटी द्वारा भेजे गए अनुमान		संशोधित अनुमान	
		2003-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
I.	प्रचालन आय						
	(i). पत्तन देयताएं	1082	1136	1201	1105	1192	1235
	(ii). बर्ष किराया	1323	1389	1469	1351	1458	1510
	(iii). शुष्क गोदीकरण	10	10	10	10	10	10
	(iv). पाइलटेंज और बुलाई	3255	3418	3613	3324	3596	3725
	(v). शिप ब्रेकिंग						
	(vi). लंगरगाह						
	(vii). अन्य	319	275	300	325	300	325
	कुल	5988	6228	6592	6114	6355	6805
II.	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय						
	(i). पत्तन संरक्षणता	440	548	813	865	813	865
	(ii). बर्षीय और मरिग	227	321	383	399	383	399
	(iii). पाइलटेंज और बुलाई	1263	1336	1645	1780	1645	1780
	(iv). शुष्क गोदीकरण	32	35	36	47	36	47
	(v). शिप ब्रेकिंग						
	(vi). लंगरगाह						
	(vii). प्रशासन और सामान्य व्यय	244	291	296	351	296	351
	(viii). अन्य	372	346	353	360	353	360
	कुल	4464	4860	4959	5171	4959	5171
III.	मूल्यहास	448	491	501	511	501	511
IV.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य प्रशासनिक उपरिव्यय	1589	1680	1686	1701	1686	1701
V.	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	1371	1180	879	100	841	791
VI.	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	60	98	103	108	103	108
VII.	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2029	2280	2374	2406	2374	2406
	एफएमई घटाव एफएमआई (VI)-(VII)	1968	2181	2271	2298	2271	2298
VIII.	अधिशेष/घाटा	-598	-1001	-1392	-2197	-1429	-1506
IX.	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	3871	6644	6518	6343	8389	8038
X.	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (15%/6.35%)	581	997	978	951	1178	1127
XI.	आरओसीई - क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित	581	997	978	951	1178	1127
XII.	निवल अधिशेष/(घाटा) (VIII)-(XI)	-1178	-1998	-2370	-3149	-2608	-2633
XIII.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में (XII/I प्रतिशत में)	-20%	-32%	-36%	-51%	-40%	-39%
XIV.	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) वर्ष 2007-08, 2008-09 के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में			-44%		-39%	

अनुबंध-I (घ)

संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रूप में लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	अनुमान	सीओपीटी द्वारा भेजे गए अनुमान		संशोधित अनुमान	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
I.	प्रचालन आय						
	(i). भूमि से किराया	875	794	814	834	814	834
	(ii). आईजीटीपीएल. से लाइसेंस शुल्क	1008	1056	1104	1152	1104	1152
	(iii). अन्य	60	280	318	362	342	386
	कुल	1943	2130	2236	2348	2260	2372
II.	प्रत्यक्ष व्यय						
	(i). संपदा अनुस्क्षण	294	285	299	314	299	314
	(ii). अन्य	200	69	72	76	72	76
	कुल	494	353	371	390	371	390
III.	मूल्यहास	14	14	14	14	14	14
IV.	आबंटित प्रबंधन और सामान्य प्रशासनिक उपरिव्यय	298	277	280	284	280	284
V.	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I)-(II)-(III)-(IV)	1136	1485	1571	1660	1594	1684
VI.	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	9	14	15	16	15	16
VII.	एफएमई का आबंटित हिस्सा	148	167	174	176	174	176
	एफएमई घटाव एफएमआई (VI)-(VII)	140	153	159	160	159	160
VIII.	अधिशेष/घाटा	997	1333	1412	1500	1435	1524
IX.	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2861	3046	3032	3517	3626	4114
X.	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (15%/6.35%)	429	457	455	528	548	625
XI.	आरओसीई - क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित	429	457	455	528	548	625
XII.	निवल अधिशेष/(घाटा) (VIII)-(XI)	567	876	957	972	888	899
XIII.	निवल अधिशेष/(घाटा) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में (XII/I प्रतिशत में)	29%	41%	43%	41%	39%	38%
XIV.	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) वर्ष 2007-08, 2008-09 के लिए प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में			42%		39%	

अनुबंध-II

कोचीन पत्तन न्यास

दरमान

अध्याय-I

1.1. परिभाषाएं - सामान्य

इन दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- "क्रूज पोत" का अर्थ पत्तनों की आनंदयात्रा करवाने के लिए महासागर की यात्रा करवाने वाला यात्री वाहक पोत होगा।
- "कोल्ड मूव" का अर्थ पोत के इंजन की शक्ति के बिना पोत का संचलन होगा।

- (iv). "दिवस" का अर्थ जहां कोई अन्यथा व्याख्या दी गई हो, सिवास 24 घंटे की अवधि से है और इसकी गणना प्रदान/उपयोग की गई सेवा के समय से की जाएगी।
- (v). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (vi). "निःशुल्क अवधि" का अर्थ उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये से मुक्त भंडारण की अनुमति होगी और इस अवधि में रविवार (रविवारों), सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिन सम्मिलित नहीं होंगे।
- (vii). "अन्तर्देशीय जल बार्ज" का अर्थ उस बार्ज से होगा जो केवल अन्तर्देशीय जलमार्गों पर ही चलता है।
- (viii). "आंतरिक बंदरगाह" का अर्थ 9-10 बाहरी चैनल बुवाइज के बीच माट्टनचेटी चैनल में माट्टन चेरीब्रिज और एर्नाकुलम चैनल में वेन्दुरुथि ब्रिज की ओर जाने वाला तलछट निकाला हुआ जल क्षेत्र और समुद्र में जाने वाले पोतों द्वारा नौचालित गहन जलमार्ग होगा।
- (ix). "बाह्य लंगरगाह" का अर्थ 9-10 बाह्य चैनल बुवाइज के पश्चिम का क्षेत्र होगा जो नौचालन बाहरी चैनल के तो भीतर नहीं होगा लेकिन कोचीन पत्तन न्यास की सीमाओं में होगा।
- (x). "शक्ति से चलने वाला पोत" का अर्थ पाल पोत से इतर किसी अन्य पोत से होगा।
- (xi). "पाल पोत" का अर्थ पूरी तरह से वायु ऊर्जा से चलने वाले पोत से होगा।
- (xii). "स्थानांतरण" का अर्थ एक पोत के पत्तन सीमाओं के अंदर एक बर्थ से दूसरे बर्थ अथवा एक बर्थ से लंगरगाह/मूरिंग अथवा लंगरगाह/मूरिंग से गोदी में आवागमन होगा।
- (xiii). "शट आऊट कार्गो" का अर्थ ऐसे किसी भी कार्गो से होगा जिसे नौभरण के लिए पत्तन में लाया जाता है परंतु निर्दिष्ट पोत में नौभरण नहीं किया जाता है और पत्तन परिसर में पड़ा हुआ है।
- (xiv). "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसे किसी कंटेनर से होगा जो पत्तन में पोत पहचान सूचना संख्या द्वारा यथा निर्दिष्ट विशेष पोत के लिए निर्यात ग्रहण के रूप में प्रवेश करता है और जिसे विशिष्ट पोत से नहीं जोड़ा जाता है।
- (xv). "पोतान्तरण" का अर्थ ऐसे किसी भी कार्गो से होगा जिसे मूल रूप से कोचीन पत्तन के लिए सूचीबद्ध नहीं किया गया होगा और तत्पश्चात् अन्य पत्तनों के लिए पुनः पोत पर चढ़ा दिया गया होगा।
- (xvi). "पोतान्तरण कंटेनर" का अर्थ ऐसा कोई भी कंटेनर होगा जो किसी एक पोत से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित किया जाता है और दूसरे पोत के माध्यम से भेजा जाता है।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
(ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii). (क). पोत संबंधी प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमेरिकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्णित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के उसके समतुल्य भारतीय रूपए में रूपांतरण के बाद भारतीय रूपए में वसूल की जाएगी। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
(ख). आयात कंटेनरों के मामले में अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्णित कंटेनर संबंधी प्रभार पोत के प्रवेश की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को समतुल्य भारतीय रूपए में संग्रहित किया जाएगा जो डॉलर मूल्यवर्ण प्रभारों के पुनः परिवर्तन के लिए लागू होगा।
- (iv). पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :

- (क). प्रयोक्ता दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, सीओपीटी विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 13.50 प्रतिशत प्रतिवर्ष होगी। दंडात्मक ब्याज सीओपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर बराबर लागू होगा।
- (ग). वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को सीओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vi). निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (vii). किसी आवेदन-पत्र/बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल पचास रूपए (50 रूपए) होगा।
- (viii). वापसी :
- (क). धन वापसी के किसी दावे पर तब तक कार्रवाई नहीं की जाएगी जब तक वापसी योग्य राशि पचास रूपए (50 रूपए) अथवा उससे अधिक न हो। 50 रूपए की यह सीमा वसूली के अनुपूरक दावों पर भी लागू होगी।
- (ख). भुगतान की गई देयताओं की वापसी पर विचार प्रथम भुगतान की तारीख से छह कैलेंडर माह के भीतर कम उतराई, कम नौभरण, अधिक वसूली के दस्तावेजी सबूतों के साथ वापसी आवेदन प्राप्त होने पर किया जाएगा।
- (ग). पत्तन न्यास अपनी ओर से अधिक अथवा त्रुटिपूर्वक वसूली की गई देयताओं की किसी वापसी पर बिना किसी वापसी आवेदन के विचार कर सकता है।
- (ix). ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों को साथ-साथ वहन करने वाले पोतों के कंटेनरों एवं ब्रेक बल्क कार्गो की साथ-साथ लदाई/उतराई के लिए पत्तन में प्रवेश करते समय ऐसे पोतों को पत्तन देयताओं, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से ब्रेक बल्क पोत माना जाएगा। पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से पोत की स्थिति किसी विशेष माह में पोत की प्रथम यात्रा के आधार पर निर्धारित होगी।
- (x). दरमान में निर्धारित पोत संबंधी प्रभारों पर 33 1/3% की छूट पत्तन में आने वाले विदेशी कूज पोतों को दी जाएगी।
- (xi). किसी पोत को उसी तारीख से स्क्रैप पोत माना जाएगा जिस तारीख को वह तोड़कों को बेचा जाएगा। यदि पोत वास्तव में कोचीन पत्तन में ही स्क्रैप किया जाता है तो देयताएं विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होंगी।
- (क). जब ऐसा पोत सामान्य धारा अथवा समीपवर्ती बर्थ अधिग्रहण करता है तो तटीय दरों पर प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (ख). तलछट निकाले हुए चैनलों से दूर खड़े पानी के तल का कोचीन में स्क्रैपिंग हेतु प्रयोग करने के लिए किराया प्रभार तटीय पोत के लिए लागू सामान्य बर्थ किराये का 25 प्रतिशत होगा बशर्ते व अपनी मूरिंग का उपयोग करें।
- (xii). (क). पाल पोत के विलिंग्डन द्वीप/फोर्ट कोचीन घाट बर्थ में निम्न घाट बर्थ/जेट्टी से धारा या घाट बर्थ अथवा धारा या घाट बर्थ से विलिंग्डन द्वीप/फोर्ट कोचीन घाट बर्थ में निम्न घाट बर्थ/जेट्टी में स्थानांतरण पर, जैसी स्थिति हो, पाल पोत को धारा अथवा घाट बर्थ के लिए प्रभार्य शुल्क अदा करना होगा।
- (ख). पाल पोतों को केवल नौकर्षण के अधीन आंतरिक बंदरगाह में स्थानांतरित किए जाने की अनुमति होगी जिसकी व्यवस्था स्वामियों द्वारा अपनी लागत पर की जाएगी, और जिसके लिए उप परिरक्षक की लिखित पूर्वानुमति लेनी होगी।
- (ग). आंतरिक बंदरगाह के अंदर स्थानांतरण के लिए 200 टन (निवल) और उससे अधिक के पाल पोत को जिसके बोर्ड पर पाल पोत का पाइलट हो रु0 300/- शुल्क अदा करना होगा।
- (घ). यदि 200 टन (निवल) से कम के पाल पोत आंतरिक बंदरगाह में स्थानांतरण के लिए पाल पोत के पाइलट की सेवाएं मांगता है तो यह सेवाएं रु0 250/- शुल्क के भुगतान पर उपलब्ध कराई जाएंगी।
- (xiii). (क). उपस्कर का अथवा किसी अन्य सम्पत्ति को होने वाली क्षति की लागत प्रयोक्ता से दंड के अलावा वसूल की जाएगी।
- (ख). पत्तन प्रयोग अवधि के दौरान उपस्करों के प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से प्रयोक्ता को या किसी व्यक्ति को होने वाली किसी हानि या क्षति का प्राणहानि/चोट लगने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। प्रयोक्ता उपयोग अवधि के दौरान उपस्कर सहित पत्तन से संबंधित किसी सम्पत्ति अथवा किसी अन्य व्यक्ति/व्यक्तियों अथवा सम्पत्ति को उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप में होने वाले सभी नुकसानों अथवा क्षति अथवा होने वाली दुर्घटना के लिए पत्तन न्यास प्रशासन को क्षतिपूर्ति करने की गारंटी देगा। प्रयोक्ता की देयता इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान अथवा क्षति अथवा दुर्घटना पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कार्य अथवा त्रुटि के कारण हुई। प्रयोक्ता पत्तन को कार्मिक क्षतिपूर्ति अधिनियम के अधीन सभी देयताओं के लिए भी पत्तन को गारंटी देगा।
- (xiv). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं, इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम स्तर की हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौती और छूट दे सकता है।
- पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के लिए अधिशासी निर्धारित सशर्तताओं को युक्तिसंगत भी बना सकता है, बशर्ते यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होती हैं।

बशर्त, पत्तन न्यास ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सत्तारक्षकों के युक्तिकरण को सार्वजनिक करे और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सत्तारक्षकों में आगे होने वाले किन्हीं परिवर्तनों को सार्वजनिक करना जारी रखे बशर्त नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

- (xv). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुकूली प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चे तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के अलावा, के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क सहित, पर प्रभाय्य होंगी।
 (घ). कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां भदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां रियायत जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाटशुल्क पर दी जाएगी।
 (ङ). भारतीय पत्तन पर, तटीय नौचालनों पर, अनुवर्ती पोतांतरण के लिए सीओपीटी में विदेशी पत्तन से आकर उतरने वाले कार्गो के मामले में, विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रभाय्य होगा।
 (च). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (xvi). प्रयोक्ता को उपयुक्त स्तर पर सीओपीटी पर आशेष कारणों से विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

अध्याय- II पोत संबंधी प्रभार

2.1.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र.सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी		एक ही पोत के संबंध में भुगतान की बारंबारता	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)
1.	कच्चा तेल और पीओएल	7.20	0.269	यह देयता 30 दिनों में एक बार देय है।	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।
2.	कंटेनर	6.85	0.256		
3.	अन्य बल्क, ब्रेक बल्क औ यात्री	5.49	0.205		

टिप्पणियाँ :

- पत्तन देयताएं 15 टन अथवा उससे अधिक के समुद्रगामी पोतों के लिए प्रभाय्य है।
- पृथक्कृत स्थिरक भार वाले सभी तेल टैंकरों के लिए घटा हुआ सकल टनभार अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभ्युक्ति" कॉलम में दर्शाए गए को देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा।
- पत्तन में प्रवेश करने, परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने अथवा यात्रियों को नहीं ले जाने वाले पोत पर (मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक उतराई और पुनः लदान के अपवाद सहित) पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत प्रयोजित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभाय्य होगा।
- स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत प्रभाय्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभाय्य होगा।
- पत्तन देयताएं निम्नलिखित पर प्रभाय्य नहीं होंगी :
 - अन्य मुख्य भारतीय पत्तनों के पोत।
 - कोई भी सैर-सपाटा नाव।
 - पत्तन को छोड़ने वाला कोई पोत, जब मौसम खराब होने के कारण अथवा कोई क्षति होने के परिणामस्वरूप पत्तन में पुनः प्रवेश करता है।
 - भारत के राष्ट्रपति, राज्य सरकार, केन्द्र शासित प्रदेशों और विदेशी शासकों के पोत।
 - रक्षा पोत।
 - कार्गो को पत्तन से ले जाने और पत्तन की ओर लाने वाले अन्तर्देशीय जल बार्ज।
- रस्सियों से बंधे बजरे ले जाने वाला प्रमुख पोत बजरो को बाहरी लंगर पर छोड़ देता है और भीतरी बर्थ में प्रवेश किए बिना बाहर से बाहर ही चला जाता है तो उसके द्वारा पत्तन देयताएं देय नहीं होंगी। ऐसे मामलों में, आंतरिक बंदरगाह में प्रवेश करने वाले रस्सी से बंधे बजरो से उनके जीआरटी के आधार पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएगी।

(ii). उन मामलों में जहां प्रमुख पोत आंतरिक बंदरगाह में प्रवेश करते हैं और पत्तन देयताएं आकर्षिक करते हैं तो रस्सी से बंधे बजरो पर पत्तन देयताएं प्रभाय नहीं होंगी।

7. खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग बंध नौकाओं को उठाने के लिए "दोबारा आने" वाले बंध पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परंतु वह उत्तराई अथवा कोई कार्गो अथवा यात्री को लेने वाला नहीं है, तब उस पर कोई पत्तन देयता प्रभाय नहीं होगी।

22. पाइलटेज शुल्क

22.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी			
		कंटेनर पोत		अन्य पोत	
		तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)
(i).	30000 जीआरटी तक	14.89	0.5564	15.35	0.5738
(ii).	30001 से 60000 जीआरटी	रु० 448678 + रु० 11.91 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 16692 + अम.डा. 0.4451 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु० 460647 + रु० 12.28 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 17214 + अम.डा. 0.4590 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(iii).	60001 और अधिक	रु० 804004 + रु० 10.42 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 30045 + अम.डा. 0.3895 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु० 829132 + रु० 10.75 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 30984 + अम.डा. 0.4016 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक

22.2. विविध पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

1. नौचालन पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i).	कार्गो अथवा बैलास्ट के साथ प्रवेश करने वाले पोत (अंतर्गामी और बहिर्गामी पाइलटेज के लिए) (क). 200 टन से कम का पोत	प्रति चक्कर प्रति पोत	457.60	17.10
	(ख). 200 टन और अधिक का पोत	- उपर्युक्त -	678.36	25.35

2. विराम प्रभार

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i).	किसी पाइलट को अपेक्षित समय से 30 मिनट से अधिक समय तक विराम के लिए बिजली चालित पोतों हेतु	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2676	100

3. रद्दकरण प्रभार

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
(i).	उप निरीक्षक को 2 घंटे से कम समय के नोटिस पर पाइलट की सेवा की माँग को रद्द करने के लिए बिजली चालित पोतों के रद्दकरण प्रभार	4014	150

4. पत्तन निकर्षण से भिन्न निकर्षक

क्र.सं.	विवरण	प्रति 8 घंटे अथवा उसका भाग
(i).	पत्तन निकर्षण से भिन्न निकर्षकों के लिए पाइलटेज शुल्क	8000.00

22.3. स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी			
		कंटेनर पोत		अन्य पोत	
		तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय (रुपयों में)	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)
(i).	300000 जीआरटी तक	3.72	0.1391	3.84	0.1434
(ii).	30001 से 60000 जीआरटी	रु० 111669 + रु० 2.98 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 4173 + अम.डा. 0.1113 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु० 115122 + रु० 3.07 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 4302 + अम.डा. 0.1147 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(iii).	60001 और अधिक	रु० 201021 + रु० 2.61 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 7512 + अम.डा. 0.0974 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु० 207203 + रु० 2.89 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	अम.डा. 7743 + अम.डा. 0.1004 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक

टिप्पणियाँ :

1. पाइलटेंज शुल्क एक समेकित शुल्क है और इसमें पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचालन, पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या एवं 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण शामिल है।
2. बिजली गुल होने अथवा पत्तन के उपस्कर खराब होने के कारण पाइलट की सेवाओं को रद्द करने की मांग के मामले में, पोत नौचालन के अनुसूचित समय से पहले दो घंटे के अंदर पत्तन द्वारा विधिवत रूप से प्राधिकृत संबंधित अधिकारी द्वारा इस संबंध में जारी प्रमाणपत्र के आधार पर रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। इसी प्रकार, ऐसे विलंब की स्थिति में जिसके लिए प्रत्यक्षतः पत्तन उत्तरदायी है। पाइलट को रोके रखने के प्रभार भी वसूल नहीं किए जाएंगे।
3. डम्ब बाजों सहित ऐसे प्रत्येक पोत से जो अपनी शक्ति के अधीन नहीं है 50 प्रतिशत अतिरिक्त पाइलटेंज शुल्क वसूल किया जाएगा।
4. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण पर कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(क). "पत्तन की सुविधा" निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :

(i). अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकषण के लिए घाट आबटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें स्थानांतरण की आवश्यकता हुई, के लिए स्थानांतरित किया गया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(ii). अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।

(iii). जब भी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो पोत को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण करना" के रूप में माना जाएगा।

(iv). जब भी किसी पोत को समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह पोत स्थानांतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ बर्थ में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाएगा।

(v). जब भी किसी पोत को खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ बर्थ को खाली रखने की आवश्यकता होती है, को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाता है।

(vi). वर्गीकृत कंटेनरयुक्त रक्षा कार्गो को स्थान देने के लिए कंटेनरों बर्थों से स्थानांतरित कंटेनर पोतों और रक्षा वर्गीकृत कंटेनर पोत के नौचालन के पश्चात् कंटेनर बर्थ में वापस स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(vii). कार्गो के भंडारण को व्यवस्थित करने के लिए अथवा उपस्कर की खराबी के कारण एक बर्थ से दूसरे बर्थ में बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो पोत का स्थानांतरण, वहन क्षमता की सीमा के कारण और स्थान की कमी के कारण भी बर्थ के अग्रभाग में कार्गो का चट्टा लगाया जाता है तो इन्हें भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(viii). वर्गीकृत रक्षा कार्गो पोत को व्यवस्थित करने के लिए जब क्यू-3 और क्यू-4 में कार्यरत पोतों को स्थानांतरित किया जाता है और ऐसे स्थानांतरित पोत को उसी स्थिति में लाने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो इन्हें "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।

(ख). जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तब स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की

प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा स्थानांतरण को 'पतन' की सुविधा' के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :

- (i). कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर बर्थ खाली करना होता है।
- (ii). विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत।
- (iii). पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना बर्थ पर निष्क्रिय खड़े हैं।

2.3. बर्थ किराया प्रभार

2.3.1. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग									
		सामान्य कार्गो बर्थ क्यू 1 से क्यू 6		कंटेनर बर्थ क्यू 7, क्यू 8 और क्यू 9		तेल बर्थ कोचीन पुराना टर्मिनल, उत्तर टैंकर बर्थ, दक्षिण टैंकर बर्थ		उत्तर और दक्षिण कोयला बर्थ		स्ट्रीम मूरिंग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)
1.	3000 तक	0.283	0.01056	0.267	0.00996	0.173	0.00648	0.106	0.00396	0.093	0.00348
2.	3001 से 10000 न्यूनतम प्रभार	0.173 847.75	0.00648 31.68	0.173 799.60	0.00648 29.88	0.122 520.20	0.00456 19.44	0.093 317.90	0.00348 11.88	0.093 ---	0.00348 ---
3.	10001 से 15000 न्यूनतम प्रभार	0.106 1734.05	0.00396 64.80	0.106 1754.05	0.00396 64.80	0.106 1220.25	0.00396 45.60	0.093 ---	0.00348 ---	0.067 931.25	0.00252 34.80
4.	15001 से 30000 न्यूनतम प्रभार	0.093 1589.55	0.00348 59.40	0.080 1589.55	0.0030 59.40	0.093 1589.55	0.00348 59.40	0.067 1396.90	0.00252 52.20	0.067 ---	0.00252 ---
5.	30001 से 60000 न्यूनतम प्रभार	0.093 ---	0.00348 ---	0.080 ---	0.0030 ---	0.093 ---	0.00348 ---	0.067 ---	0.00252 ---	0.055 ---	0.00204 75.60
6.	60001 और अधिक न्यूनतम प्रभार	0.106 ---	0.00396 ---	0.106 ---	0.00396 ---	0.106 ---	0.00396 ---	0.055 4046.10	0.00204 151.20	0.042 3275.45	0.00156 122.40

पतन के टैंकर बर्थों में अधिक समय रुकने के लिए टैंकर पोतों को रु 6000/- प्रति घंटा का जुर्माना लगाया जाएगा।

2.3.2. अन्य पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची

क्र. सं.	वर्गीकरण		दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
			तटीय पोत (रुपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
1.	उर्वरक बर्थ क्यू-10 और नया बीटीपी बर्थ		0.198		0.0074	
2.	लैंड बाज :					
	(i).	किसी भी बर्थ के अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया	0.139		0.0052	
	(ii).	फ्लीटिंग प्रभार, जब बाज फ्लीटिंग क्षेत्रों में प्रतीक्षा करते हैं	0.045		0.0017	
कोई अन्य पोत :			नौचालन पोत		मछली पकड़ने वाले पोत और ट्रॉलर्स	
			तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)
3.	(i).	घाट बर्थ अथवा स्ट्रीम बर्थ के अधिग्रहण पर	18.08	0.6757	28.95	1.0810
	(ii).	पतन सीमाओं के अंदर कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालने के लिए विलिंग्डन द्वीप अथवा अन्य उठले जल क्षेत्र में निम्न घाट बर्थ/फोर्ट कोचीन घाट बर्थ/जेट्टी के अधिग्रहण पर।	9.05	0.3380	14.45	0.5401
	(iii).	सैर-सपाटा नाव : अपनी मूरिंग के अधीन फोर्ट कोचीन घाट में पाथेमरी लंगरगाह अथवा स्ट्रीम में लंगरगाह के अधिग्रहण हेतु।	--	--	9.05	0.3380
4.	जब कोई पोत निकषित क्षेत्र और समुद्रगामी पोतों द्वारा नौचालित गहरे पानी के चैनलों में कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालता है।		18.08	0.6757	18.08	0.6757

टिप्पणियाँ :

1. (i). बर्थ किराया प्रभार पोतों के बर्थ में लंगर डालने से बर्थ लंगर उठाने तक की अवधि के लिए वसूल किए जाएंगे।
(ii). विंडो सुविधा प्राप्त करने वाले कंटेनर पोतों के मामले में, बर्थ किराया प्रभार पोतों को आबटित विंडो की अवधि अथवा अधिग्रहण की वास्तविक अवधि, जो भी अधिक हो, के लिए वसूल किए जाएंगे।
2. बर्थ किराया प्रभार में घाट क्रेनों, प्रथम प्रचालन (उपलब्धता की शर्त पर) के प्रभार, जहां कहीं आवश्यक हो मजदूरों की आपूर्ति के लिए कोचीन पत्तन न्यास की लागत का हिस्सा और पत्तन सीमाओं के अंदर बर्थों में पोतों द्वारा देय समयोपरि शुल्क शामिल है।
3. पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय से चार घंटे बीतने के पश्चात पोत से बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा। गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर 'दंडात्मक दर' होगी।
4. (क). कोई पोत एक बर्थ अथवा बर्थों का अधिग्रहण करता है और किसी अन्य समीपवर्ती बर्थ अथवा बर्थों को अपनी सुविधा के लिए अथवा उस विशेष बर्थ में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण अथवा किन्हीं अन्य कारणों से खाली रखने का अनुरोध करता है तो ऐसे खाली रखे गए प्रत्येक बर्थ अथवा बर्थों के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया वसूल किया जाएगा। वास्तव में लंगर डाल चुके पोत का जीआरटी पत्तन की देयताओं के साथ गिना जाएगा।
(ख). समीपवर्ती बर्थ को खाली रखने का मौंग-पत्र पोतों के एजेंट अथवा परेषिती/प्रेषक में से किसी एक द्वारा दिया जाएगा, अथवा पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो की प्रकृति पर विचार कर बर्थ (बर्थों) खाली रखा जाता है, बशर्त ऐसी कार्रवाई की अग्रिम सूचना पत्तन द्वारा पोत-एजेंट को दी गई हो। ऐसे सभी मामलों में, पोत के एजेंट/स्टीमर एजेंट से सामान्य प्रभारों सहित अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पाइलट शुल्क और गोदी किराया वसूल किया जाएगा क्योंकि वे पोत संबंधी प्रभार हैं।
5. यदि पत्तन शीड/शैडों में वर्गीकृत कार्गो की मौजूदगी के कारण बर्थ/बर्थों का उपयोग करने की स्थिति में नहीं है तो वर्गीकृत कार्गो का परेषिती पत्तन को उस जलयान से वसूली योग्य सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के बराबर राशि अदा करेगा जो शीड/शैडों से अंतिम पैकेट उठाए जाने तक ऐसा कार्गो रखता है।
6. जब मछली पकड़ने वाले पोत/ट्रॉलर्स कोचीन पत्तन न्यास की जेट्टियों, संसर्पिका और बोटपेन के लिए लाइसेंसिकरण विनियमावली, 1968, समय-समय पर यथा संशोधित, के अधीन लाइसेंस शुल्कों का भुगतान कर निजी जेट्टियों में लंगर डालते हैं तो उनसे बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
7. पत्तन से कार्गो लाने-ले जाने के कार्य में लगे और अन्तर्देशीय जलमार्गों में प्रचालित अमोनिया बाजों को छोड़कर, बाजों से बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।
8. उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पत्तन के उपस्कर की अनुपलब्धता/खराबी के कारण अथवा बिजली गूल होने अथवा पत्तन पर आसेष्य अन्य कारणों से पोत को लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक समय के लिए बेकार खड़े रहने के लिए बहिष्कृत किया जाता है। तथापि, यह उपबंध इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) द्वारा प्रचालित बर्थों में बेकार खड़े पोतों पर लागू नहीं होगा।
9. लैंस बाज
(i). जब कभी कोई बाज किसी स्ट्रीम मूरिंग का अधिग्रहण करता है तो दरमान के अनुसार ऐसी मूरिंग पर लागू दर लागू होगी।
(ii). बाजों के लिए निम्न घाट, मुराफ जेट्टी और फोर्ट कोचीन फ्लिटिंग क्षेत्रों के रूप में घोषित किए गए हैं।

24. पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	
		दर (प्रति 1000 लिटर)	न्यूनतम प्रभार	दर (प्रति 1000 लिटर)	न्यूनतम प्रभार
1.	बाजों के माध्यम से आपूर्ति :				
	(i). आंतरिक बंदरगाह में	187.30	4683.00	7.00	175.00
	(ii). बाह्य बंदरगाह में	749.30	18732.00	28.00	700.00
2.	तट के माध्यम से जल आपूर्ति	107.05	2676.00	4.00	100.00

अध्याय— II

कार्गो संबंधी प्रभार

3.1. बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क की अनुसूची

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	(रुपयों में)		
		इकाई	तटीय	विदेशी
1.	पशु, पक्षी, सरिसर्प, पशु उत्पाद और व्युत्पादन	मी.ट.	46.20	77.00
2.	शिलातन्तु	मी.ट.	50.40	84.00
3.	काजू, गिरियाँ और फल			
	(i) कच्चा काजू की कच्ची गिरी	मी.ट.	29.40	49.00
	(ii) काजू की गिरी	मी.ट.	37.80	63.00

	(iii)	फल, इमली बीज, टैपियोका, नारियल, खोपरा	मी.ट.	28.80	48.00
4.	(i)	ताप कोयला	मी.ट.	56.00	56.00
	(ii)	कोयला, कोक, लकड़ी का कोयला, ईंधन लकड़ी	मी.ट.	33.60	56.00
5.		नारियल की जटा, नारियल की जटा से बने उत्पाद, पटसन, पटसन से बने उत्पाद	मी.ट.	40.30	67.20
6.		निर्माण और भवन सामग्री			
	(i)	रेत, पत्थर	मी.ट.	31.20	52.00
	(ii)	ग्रेनाइट, मारबल	मी.ट.	40.20	67.00
	(iii)	सीमेंट, कंकर-पत्थर, चिकनी मिट्टी, चाक	मी.ट.	43.70	72.80
7.		कपास, कपास का कचरा, रेशमी सूत, ऊन, कपड़े और सूती कपड़े से बनी चीजें	घ. मी.	29.40	49.00
8.		रक्षा सामान	मी.ट.	93.25	155.40
9.		उर्वरक - कच्चा माल और तैयार - बर्थ क्यू-10 में			
	(i)	गंधक	मी.ट.	37.20	62.00
	(ii)	शैल फॉस्फेट	मी.ट.	34.20	57.00
	(iii)	तैयार उर्वरक	मी.ट.	34.20	57.00
		उर्वरक - अन्य बर्थों में कच्चा माल और तैयार			
	(i)	गंधक	मी.ट.	52.10	86.80
	(ii)	शैल फॉस्फेट	मी.ट.	47.90	79.80
	(iii)	तैयार उर्वरक	मी.ट.	47.90	79.80
10.		खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें, सभी प्रकार का भूसा	मी.ट.	36.95	61.60
11.		द्रव कार्गो, अम्ल			
	(i)	कच्चा तेल	मी.ट.	65.00	65.00
	(ii)	पीओएल उत्पाद	मी.ट.	65.00	65.00
	(iii)	द्रव अमोनिया	मी.ट.	71.40	119.00
	(iv)	फास्फोरिक अम्ल	मी.ट.	65.50	109.20
	(v)	सीरा, खाद्य तेल और अन्य द्रव	मी.ट.	54.60	91.00
12.		धातु और धातु कबाड़	मी.ट.	67.20	112.00
13.		खनिज और अयस्क	मी.ट.	43.70	72.80
14.		तेल खली और चारा	मी.ट.	47.05	78.40
15.		कागज, अखबारी कागज	घ.मी.	31.20	52.00
16.		नमक	मी.ट.	8.40	14.00
17.		सोडा ऐश	मी.ट.	15.00	25.00
18.		चीनी	मी.ट.	37.20	62.00
19.		सिंथेटिक रेज़िन	मी.ट.	24.60	41.00
20.		साथ न जाने वाला वैयक्तिक सामान	घ.मी.	47.05	78.40
21.		लकड़ी, टिम्बर और उत्पाद			
	(i)	टिम्बर	मी.ट.	33.60	56.00
	(ii)	लकड़ी, बॉस, लकड़ी उत्पाद	मी.ट.	47.05	78.40
	(iii)	लकड़ी का गूदा	मी.ट.	34.45	57.40
22.		कॉफी	यथामूल्य	1.10%	0.17%
23.		मोटर कार, ट्रक और अन्य मोटरयुक्त वाहन	यथामूल्य	0.17%	0.28%
24.		सभी प्रकार के तैलीय राल और चंदन तेल	यथामूल्य	0.02%	0.03%
25.		चाय और मसाले	यथामूल्य	0.13%	0.21%
26.		ऊपर विनिर्दिष्ट से इतर कोई मद	यथामूल्य	0.17%	0.28%

टिप्पणियाँ :

- (1). कार्गो का निर्धारण आयात कार्गो के मामले में बिल प्रविष्टि/लदान के तृतीय बिल में दिए गए कार्गो के विवरण और निर्यात कार्गो के मामले में नौवहन बिल के आधार पर किया जाएगा, वह अनुसूची में शामिल मद विवरण के लिए सबसे उपयुक्त है।
- (2). (क). देयताओं के परिकलन के प्रयोजन के लिए, भार इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा को मापने की इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क द्रवों के लिए क्षमता माप की इकाई 1,000 लिटर होगी।
(ख). सकल भार, मात्रा माप अथवा किसी एक मद की क्षमता की परिगणना में, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई माने जाएंगे और 0.5 और अधिक दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, बशर्त अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो।
- (3). घाटशुल्क अनुसूची में "अनिर्दिष्ट श्रेणी" के अधीन किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पूर्व यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को उन अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाए।

- (4). (i). यदि नौभरक/स्टीमर एजेंट, सीएचए/परेषिती/आयातक एजेंट्स चाहें अथवा आयात कार्गो को रखने के लिए घाट के अंदर स्थान उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन ऐसे कार्गो को घाट के बाहरी क्षेत्र में, पत्तन की परिरक्षा में सीमाशुल्क बंध के अधीन, चट्टा लगाने की अनुमति प्रदान करेगा।
- (ii). पत्तन स्टीमर एजेंट्स/संबद्ध नौभरक/सीएचए/परेषिती/आयात एजेंट को घाट से सीधे कार्गो ले जाने और घाट के बाहरी क्षेत्र, विलिंग्डन द्वीप पर पत्तन की परिरक्षा में सीमाशुल्क बंध के अधीन, में इस कार्गो का चट्टा लगाने की अनुमति प्रदान करेगा।
- (iii). सीओपीटी कार्गो की विशिष्ट मात्रा के लिए घाट के बाहरी क्षेत्र में परंतु विलिंग्डन द्वीप के अंदर अपनी परिरक्षा विस्तारित करेगा, उस समय तक कार्गो बिल की प्रविष्टि करवाने के लिए सीमाशुल्क बंध को बाहर रहता है।
- (iv). तुलन-पत्र में यह उल्लेख किया जाए कि कार्गो घाट के बाहर सीमाशुल्क बंध चट्टा क्षेत्र में सीधे परिवहन किया जाता है। नौभरक/स्टीमर एजेंट, सीएचए/परेषिती/संबद्ध आयातक एजेंट को कार्गो की रसीद दी जाएगी।
- (v). नौभरक/स्टीमर एजेंट, सीएचए/परेषिती/आयातक एजेंटों को एक वचनबंध देना होगा कि उन्होंने चट्टा क्षेत्र में उतारी गई/विनिहित कुल मात्रा प्राप्त कर ली है। उन्हें कार्गो की सुरक्षा के लिए भी वचनबंध देना होगा और यह भी कि वे कार्गो को किसी भी नुकसान/पिलफिरेज/गुम होने के उत्तरदायी होंगे। इस बारे में भी वचनबंध देना होगा कि ऐसा कार्गो से पैदा होने वाले किसी भी विधिक विवाद/दावा के लिए वे ही उत्तरदायी रहेंगे।
- (vi). स्टीमर एजेंट से दस्तावेज अर्थात् आयात आवेदन, सुपुर्दगी आदेश और कार्गो की सुपुर्दगी के लिए अपेक्षित प्रवेश का पारित बिल पट्टा क्षेत्र से कार्गो की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी से पहले पत्तन को जमा करने होंगे।
- (5). घाटशुल्क देनदारियां निम्न आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल की जाएंगी :
 - (i). अभिव्यक्त टनभार/माप, कार्गो के भार/आयनन की इकाई,
 - (ii). लदान के बिल में निर्दिष्ट मात्रा/टनभार अथवा कच्चे तेल और पी.ओ.एल. उत्पादों के मामले में वस्तुओं के संगत शीर्षक नाम, अथवा,
 - (iii). मूल्यानुसार घाटशुल्क, आयात पर सी.आई.एफ. मूल्य पर, निर्यात कार्गो के मामले में एफ.ओ.बी. मूल्य पर और तटीय कार्गो के मामले में तटीय सामान के बिल में निर्दिष्ट मूल्य पर वसूल किया जाएगा।
- (6). ऊपर विनिर्दिष्ट 5(i) और (iii) के मामले में, सकल टनभार/माप की गणना, निर्यात कार्गो की परिमाण रिपोर्ट, केन्द्रीय उत्पाद शुल्क द्वारा हस्ताक्षरित आगत प्रमाणपत्र, जलयान के सर्वेक्षक द्वारा जारी छीज प्रमाणपत्र जैसे संबंधित दस्तावेज विनिर्देशों के अनुसार की जाएंगी। इन व्योरो के नहीं होने पर, पत्तन न्यास प्रशासन द्वारा वास्तव में जाँच कर तय किए गए टनभार/माप को सकल टनभार/माप के रूप में लिया जाएगा।
- (7). घाटशुल्क मुक्त सामान :
 - (i). कोचीन पत्तन न्यास को अथवा कोचीन पत्तन न्यास द्वारा भेजा गया कार्गो।
 - (ii). वास्तविक यात्रियों और नाविकों के साथ आने वाला उनका सामान और वैयक्तिक सामान।
 - (iii). मरम्मत के कारण पोत से अस्थायी रूप में उतारा गया और मरम्मत पूरी होने के पश्चात् उसी पोत पर पुनः नौभारित कार्गो।
 - (iv). पोत से ऐसे, जो मौसम के दबाव के कारण पत्तन में प्रवेश करता है, अस्थायी रूप में उतारा गया और उसी समुद्री यात्रा के दौरान उसी पोत में पुनः नौभारित कार्गो।
 - (v). एक ही जलयान की वास्तविक जलयान संबंधी फिटिंग्स।
 - (vi). जलयानों की झाड़-पोंछ में एकत्रित सामग्री, परंतु पूरा कार्गो पत्तन में उतारा जाए और इस आशय का संतोषजनक प्रमाण प्रस्तुत किया जाए कि यह जौंच-पड़ताल केवल उन्हीं परेषणों के हिस्से की की गई है जिनकी देयताओं का भुगतान कर दिया गया है। जलयानों की झाड़-पोंछ में एकत्रित ऐसी सामग्री का वहनमूल्य स्टीमर एजेंट अथवा परेषण के स्वामी द्वारा किया जाएगा।
 - (vii). तट पर एकत्र कामिल।
 - (viii). रेत अथवा पत्थर नीरम।
 - (ix). पशुधन के साथ का चारा, जो कार्गो के रूप में सूचीबद्ध नहीं है।
 - (x). वह कार्गो जो, घाटशुल्क पत्तन को चुका दिए जाने के बाद पोत पर चढ़ाया गया परंतु मूल पोत की सुविधा के लिए मूरिंग में पुनः उतारा गया और दूसरे पोत में चढ़ाया गया।
 - (xi). घाटों में गुडिटकाकृत कार्गो के निर्यात के लिए उपयुक्त गुडिटकाएं।
 - (xii). उपर्युक्त मदों 7(i) से 7(xi) के मामले में जिसका उतराई अथवा नौभरण का प्रत्येक प्रचालन का प्रहस्तन पत्तन न्यास द्वारा किया जाता है, यदि इन्हें घाट पर व्यवहारित किया जाता है।
- (8). बिना किसी कुल गतिविधि के आरओ-आरओ पोतों के अंदर और बाहर ढुलाई किए कार्गो पर अनुसूची में निर्धारित लागू घाटशुल्क का केवल 50 प्रतिशत अदा करना होगा। अंदर अथवा बाहर ढुलाई किए गए यात्रियों के साथ लाए बैगों पर कोई घाटशुल्क नहीं लिया जाएगा।
- (9). पोतांतरण, पुनः नौभरण हेतु कार्गो अथवा ताला बंद कार्गो का निर्धारण विशेष मद (कार्गो) पर लागू घाटशुल्क के 75 प्रतिशत प्रति प्रहस्तन की दर से, किया जाएगा।

- (10). जलयान भंडारों, समुद्री यात्रा के दौरान पोत द्वारा उपभोग के लिए रखी गई सामग्री और पोत के बंकर के लिए कोयला अथवा तेल पर इन मदों पर लागू घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (11). पत्तन निम्नलिखित बल्क कार्गो मदों के लिए घाट पर कुलियों की व्यवस्था नहीं करेगा और स्वामियों को अपने खर्च और जोखिम पर उनके प्रहस्तन की व्यवस्था करनी होगी :
- पशु, पक्षी, सरिसर्प
 - काजू, फल का द्रव
 - रसायन
 - कोयला, कोक, लकड़ी का कोयला और ईंधन लकड़ी
 - खाद्य तेल
 - उर्वरक और ब्यू-10 बर्थ में प्रहस्तित उर्वरक का कच्चा माल
 - घाटशुल्क मुक्त सामान
 - खजूर/नारियल वसीय अम्ल
 - डामर को छोड़कर पी.ओ.एल. और पी.ओ.एल. उत्पाद
 - पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित कोई अन्य कार्गो
- (12). कोई भी ऐसा कार्गो जो, समीपवर्ती बर्थ से भिन्न माध्यम से, पोत से हल्के पोतों पर उतारा जाता है, ऐसे कार्गो पर उस कार्गो के लिए विनिर्दिष्ट दर पर 50 प्रतिशत घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।

3.3. विलंबशुल्क प्रसार

3.3.1. निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयाता कार्गो	7 दिन
2.	निर्यात और पोतांतरण कार्गो	12 दिन

टिप्पणियां :

- आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना पोत से अंतिम बार उतारे गए/लदाई किए गए कार्गो की तारीख के अगले दिन से होगी।
 - निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन में कार्गो के प्रवेश की तारीख से शुरू होगा।
 - बचाए गए सामानों के मामले में निःशुल्क अवधि भग्नावशेष के प्राप्तकर्ता द्वारा बचाए गए सामानों की अधिसूचना के अगले दिन से शुरू होगा।
 - निर्यात कार्गो के मामले में विलंबशुल्क निःशुल्क अवधि के पश्चात लदान की शुरुआत की तारीख तक प्रोद्भूत होगा।
- निर्यात और आयात दोनों कार्गो को निःशुल्क अवधि का केवल एक ही सैट मिलेगा।
- विलंबशुल्क तत्संबंधी अनुसूची में निर्धारित दरों पर, निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से आगे पत्तन के स्थानांतरण शौडों अथवा याडों में छोड़े गए सभी सामानों/कार्गो पर प्रभावी होगा।

3.3.2. विलंबशुल्क प्रसारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई दर पर निर्धारित कार्गो के लिए	यथामूल्य आधार पर निर्धारित कार्गो के लिए
		दर प्रति घाटशुल्क इकाई प्रति दिन अथवा उसका माग (रुपयों में)	लागू घाटशुल्क के प्रतिशत के रूप में निर्धारित दर
I.	आयात		
1.	प्रथम 5 दिनों के लिए	28.00	20%
2.	अगले 10 दिनों के लिए	56.00	25%
3.	अगले 30 दिनों के लिए	95.00	35%
4.	उसके पश्चात	189.00	45%
II.	निर्यात और पोतांतरण		
1.	13वें दिन से आगे	21.00	25%

टिप्पणियां :

- जब निकटवर्ती बर्थ खाली रखा जाता है तब विलंबशुल्क :
किसी बर्थ विशेष अथवा समीपवर्ती बर्थ/बर्थों में रखे गए अन्य प्रेषित माल पर, जो उस अवधि के दौरान निकालित नहीं किए जा सकते जब किसी बर्थ विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रुति के कारण समीपवर्ती बर्थ खाली रखा/रखे जाता/जाते हैं अथवा किसी अन्य कारण से प्रभावी विलंबशुल्क ऐसी सुरक्षा की अपेक्षा वाले कार्गो के तत्संबंधी परेषिती द्वारा वहन किया जाएगा।
- साथ में नहीं लाए गए वैयक्तिक बैगों/वैयक्तिक सामानों पर लागू दर का 50 प्रतिशत विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा। निःशुल्क अवधि संबंधी सभी अन्य शर्तें वहीं रहेंगी।

(3) शट आऊट कार्गो के लिए विलंबशुल्क :

(i). जब कोई कार्गो पत्तन में नौमरण के लिए लाया जाता है और बाद में दूसरे पोत में संशोधित किए जाने और नौमरण किए जाने पर विलंबशुल्क कार्गो को पत्तन के अंदर लाद कर लाने की तारीख से पोत के नाम में संशोधन की तारीख तक, जिस तारीख को कार्गो वैकल्पिक रूप से नौभारित किया गया, अदा करना होगा।

(ii). किसी पोत विशेष द्वारा नौमरण के लिए अंदर लाए गए और पोतवर्षिक की किसी गलती के बिना तालाबंद किए गए परंतु बाद में दूसरे पोत द्वारा नौमरण किए गए निर्यात सामानों पर विलंबशुल्क, सामानों के नौमरण अथवा पत्तन घाटों से हटाए जाने तक की पूरी अवधि के लिए, दरम्भन की अनुसूची के अनुसार निर्यात कार्गो के लिए लागू दरों पर वसूल किया जाएगा।

3.4. आयात/निर्यात प्रचालन कार्य के अलावा घाट बिजली क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभार। (द्वितीय प्रचालन)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	वह कार्गो जिसपर घाटशुल्क वसूल किया जाता है 10 एमटी तक उठाने के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	84	140
2.	वह कार्गो जिसपर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाता है और किसी अन्य प्रयोग के लिए 10 एमटी तक उठाने के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	168	280
3.	फलका खोलने अथवा बन्द करने के लिए	दर प्रति 8 घंटे की पारी प्रति फलका	336	560

टिप्पणियाँ :

1. फलका को खोलने और बंद करने के प्रभार केवल उसी पारी में वसूल किए जाने हैं जिसमें फलका ने कार्य किया है।
2. क्रेन के साथ जुड़े ग्रीब के उपयोग के लिए प्रभार, प्रभारों के अलावा अलग-से वसूल किए जाएंगे।
- 3.5. तट क्रेनों के साथ जुड़े पत्तन के ग्रीबों का प्रयोग करने के लिए प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	5 घन मीटर तक की क्षमता वाली ग्रीब न्यूनतम प्रभार	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	126 630	210 1050
2.	5 घन मीटर से अधिक की क्षमता वाली ग्रीब न्यूनतम प्रभार	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	210 1050	350 1750

3.6. हल्के फोर्क लिफ्ट ट्रकों के लिए प्रभार

क्र.सं.	द्वितीय और अनुवर्ती प्रचालनों के लिए	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	घाट परिसर के भीतर कार्गो प्रहस्तन अथवा किन्हीं अन्य प्रचालनों के लिए न्यूनतम प्रभार	प्रति फोर्क लिफ्ट ट्रक प्रति घंटा अथवा उसका भाग	252 504	420 840

3.7. मौंग-पत्र रद्दकरण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	कार्यदिवसों में उपस्कर प्राप्त करने से पहले दो घंटे	प्रति उपस्कर प्रति मौंग	350.00
2.	रविवारों और अवकाश दिवसों में उपस्कर प्राप्त करने से दो घंटों के भीतर	प्रति उपस्कर प्रति मौंग	2100.00

टिप्पणी :

यदि उपस्कर की मौंग पत्तन के निर्णय से रविवारों और अवकाश दिवसों को रद्द की जाती है तो रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

3.8. हटाए जाने से संबंधित प्रभार :

क्र. सं.	विवरण	अंतरण शीट अथवा खुले अंतरण शीट स्थान के अंदर	अंतरण शीट अथवा अंतरण स्थान से अन्य शीटों अथवा आयात भांडागारों अथवा खुले भंडारण क्षेत्र में
	ऐसी सामग्रियों के मामले में जिनपर घाटशुल्क निम्न आधार पर वसूल किया जाता है :		
1.	प्रति टन / प्रति घन मीटर :	140.00	420.00
2.	प्रति प्रत्येक मंद :		

(i). मोटर कार	105.00	210.00
(ii). साइड कार के साथ अथवा उसके बिना मोटर साइकिल, साइकिल और अन्य वाहन	70.00	105.00

टिप्पणियाँ :

1. निःशुल्क भंडारण अवधि समाप्त होने के पश्चात्, पत्तन की इच्छा पर सामान को हटाया जाना होगा जिस पर अनुसूची के अनुसार प्रभार लगेगा।
2. यात्रियों अथवा नाविकों के साथ नहीं आन वाले सामान अथवा निजी सामान को, यदि एरणाकुलम घाट पर उतारा जाता है तो उन्हें हटाकर सीधे एरणाकुलम घाट से ओवरफ़्लो शैड अथवा बैगेज हॉल में ले जाया जाएगा और इसके लिए रु० 50.00 (केवल पचास रुपए) प्रति घन मीटर की दर से हटाए जाने संबंधी प्रभार वसूल किया जाएगा।
3. किसी बर्थ विशेष अथवा संलग्न बर्थ/बर्थों में रखे गए अन्य परेशनों पर जो उस अवधि में निष्कासित नहीं किए जा सकें जब बर्थ विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण या किसी अन्य कारण से निकटवर्ती बर्थ/बर्थों को खाली रखा जाता/जाते हैं, हटाए जाने संबंधी प्रभार्य प्रभार संबंधित परेशिती द्वारा, जिसे ऐसी सुरक्षा की जरूरत होगी, वहन करना होगा।

अध्याय - IV**कंटेनर संबंधी प्रभार****4.1. कंटेनरों पर घाटशुल्क**

क्र. सं.	कंटेनरों का प्रकार	इकाई	दर रुपयों में			
			20'		40'	
			तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी
1.	खाली	प्रति कंटेनर	88.20	147.00	132.30	220.50
2.	लदे हुए	प्रति कंटेनर	420.00	700.00	630.00	1050.00
3.	हाऊस भरण/खाली	प्रति कंटेनर	672.00	1120.00	1008.00	1680.00
4.	आईसीडी कंटेनर - लदे हुए	प्रति कंटेनर	420.00	700.00	630.00	1050.00
5.	जोखिमपूर्ण	प्रति कंटेनर	सामान्य कंटेनरों से 25 प्रतिशत अधिक दर			

4.2. कंटेनरों पर भूमि किराया

क्र. सं.	कंटेनरों का प्रकार	दर रुपयों में			
		20'		40' और अधिक	
		तटीय (रुपए)	विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपए)	विदेशी (अमेरिकी डॉलर)
1.	खाली कंटेनरों के लिए				
	(i). प्रथम 3 दिनों के लिए	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 4वें दिन से 10वें दिन	133.80	3	267.60	6
	(iii). 11वें दिन से 15वें दिन	267.60	6	535.20	12
	(iv). उसके पश्चात्	535.20	12	1070.40	24
2.	लदे हुए कंटेनरों के लिए				
	(i). प्रथम 7 दिनों के लिए	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	133.80	3	267.60	6
	(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	267.60	6	535.20	12
	(iv). उसके पश्चात्	535.20	12	1070.40	24
3.	जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए				
	(i). प्रथम 7 दिनों के लिए	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	167.25	3.75	334.50	7.5
	(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	334.50	7.5	669.00	15
	(iv). उसके पश्चात्	669.00	15	1338.00	30
4.	पोतांतरण कंटेनरों के लिए				
	खाली कंटेनर				
	(i). प्रथम 15 दिनों के लिए	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 16वें दिन से 30वें दिन	267.60	6	535.20	12
	(iii). उसके पश्चात्	401.40	9	802.80	18
	लदे हुए कंटेनर				
	(i). प्रथम 30 दिनों के लिए	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 31वें दिन से 45वें दिन	267.60	6	535.20	12
	(iii). उसके पश्चात्	401.40	9	802.80	18

टिप्पणियाँ :

(1). निःशुल्क अवधि

(i). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम कंटेनर उतरने की तारीख के अगले दिन से शुरू होगी।

(ii). निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के पतन में प्रवेश की तारीख से शुरू होगा।

(2). निर्यात कंटेनरों के मामले में, भूमि किराया की लेवी नामित पोत द्वारा लदाई शुरू करने के समय चुकानी होगी।

(3). निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन से रविवार, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पतन के अकार्य-दिवस गिने नहीं जाएंगे।

(4). परित्याग किए किए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :

(i). परेबिती किसी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।

(ii). यदि परेबिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है :

(क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा रखेगा और पतन परिसर से वापस लेगा या हटाएगा, और,

(ख). लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पतन प्रभार अदा करेगा।

(iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और बुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्रवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइयां नहीं करती।

(iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्त कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और बुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करे। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेबिती को पतन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।

4.3. सीएफएस और घाट पर भरण और उतराई प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)	
		20'	40' और अधिक
1.	आधा कंटेनर - लदे हुए	1150.00	1875.00
2.	पूरा भरा हुआ कंटेनर - लदे हुए	2300.00	3750.00

टिप्पणियाँ :

1. एक कंटेनर जो उसकी सामान्य क्षमता का 50 प्रतिशत अथवा उससे कम भरा अथवा खाली किया जाता है, ऐसे कंटेनर को आधा कंटेनर माना जाएगा।

2. एलसीएल आयात/निर्यात कार्गो के मामले में, सीओपीटी एलसीएल कार्गो प्रबंधन प्रभारों की वसूली अपने मौजूदा दरमान की अनुसूची 3.1 में निर्धारित घाटशुल्क दरों पर करेगा। घाटशुल्क अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर 10 प्रतिशत की रियायत न्यूनतम 20' कंटेनर के लिए ₹ 550/-, 40' कंटेनर के लिए ₹ 825/- और 40' से अधिक के कंटेनर के लिए ₹ 1100/- अनुमत्त होगी।

3. पतन घाटों और सीएफएस पर कंटेनरों पर भंडारण प्रभार (एफसीएल/एलसीएल लदे हुए अथवा खाली)

क्र. सं.	अधिग्रहण अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग			
		20' कंटेनर		40' कंटेनर	
		विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय (रुपए में)	विदेशगामी (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय (रुपए में)
1.	प्रथम तीन दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थे दिन से 15वें दिन	3.00	138.00	6.00	276.00
3.	16वें दिन से 30वें दिन	6.00	276.00	12.00	552.00
4.	उसके पश्चात	12.00	552.00	24.00	1104.00

(क). निःशुल्क अवधि, कंटेनर को भरने अथवा खाली करने में पतन की ओर से होने वाले किसी विलंब, सीओपीटी द्वारा प्राधिकृत किसी अधिकारी द्वारा यथा प्रमाणित, के अलावा होगा।

(ख). निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पतन के अकार्य दिवसों के अलावा होगी।

4. कंटेनर को ऊपर चढ़ाए जाने के लिए जरूरी कार्गो के भरण/उतराई की स्थिति में, जॉच, लेखांकन अथवा सही प्रकार घट्टा लगाना और कार्गो का ऐसा भरण/उतराई में 50 प्रतिशत अथवा ऐसे भरे जाने वाले/खाली किए जाने वाले कार्गो का 50 प्रतिशत से कम, ऐसे मामलों में भरण/उतराई प्रभारों का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

5. निःशुल्क अवधि और कार्गो विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली दरमान की अनुसूची 3.3 में निर्धारित उपबंधों द्वारा शासित होगी।

अध्याय - V

विविध प्रभार

5.1. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट प्रभार

क्र. सं.	श्रेणी	इकाई	दर रूपयों में
1.	फ्लोटिंग क्रेन		
	एफ.सी. पेरियर और तेल स्किमर एम.वी. वेनाद		
	निश्चित बुकिंग प्रभार	प्रति पारी अथवा उसका भाग	5,000.00
	लिफ्टिंग प्रभार	प्रति टन	210.00
2.	निकर्षक - नेहरू शताब्दी	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	25,000.00
3.	मूरिंग टग	दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	13,300.00
4.	पाइलट और अन्य लॉच	दर प्रति लॉच प्रति घंटा अथवा उसका भाग	350.00
5.	फॉयर फ्लोट	दर प्रति उपस्कर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	560.00
6.	एल एंड टी पोक्लेन और बार्ज विजया		
	निश्चित प्रभार	प्रति लदान प्रति 8 घंटे पारी अथवा उसका भाग	12,000.00
		प्रति अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग	1,500.00
	एक लदाई से अधिक लदाई	प्रति लदान	1,000.00

5.2. बार्ज जेट्टियों के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	श्रेणी	इकाई	दर रूपयों में
1.	व्यू 10 क्षेत्र में	प्रति जेट्टी प्रति माह अथवा उसका माह	1,14,800.00
2.	दक्षिण कोयला बर्थ के निकट	प्रति जेट्टी प्रति माह अथवा उसका माह	1,26,600.00

5.3. इरेक्टिंग होर्डिंग्स के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रूपयों में)	अधिकतम प्रभार प्रति वर्ष (रूपयों में)
1.	एक तरफ वाले होर्डिंग्स :		
	(i). प्रति घन मीटर प्रति वर्ष	2261.00	2800.00
	(ii). प्रति घन फीट प्रति वर्ष	210.00	
2.	दोनों तरफ वाले होर्डिंग्स	एक तरफ वाले होर्डिंग की दर से 50 प्रतिशत अधिक	4200.00
3.	डीलर बोर्ड	एक तरफ वाले होर्डिंग की दर से 25 प्रतिशत अधिक	700.00

टिप्पणियाँ :

- होर्डिंग्स की स्थिति पत्तन की सीमाओं के भीतर कहीं भी हो 2500.00 रूपए की जमानत राशि अग्रिम रूप में अदा करनी होगी।
- होर्डिंग्स के लिए अनुज्ञा का प्रतिवर्ष नवीकरण होगा और किराया अग्रिम रूप में देय होगा। परंतु, यदि यह भूमि अन्य प्रयोजनों से अपेक्षित हो पत्तन किसी भी समय तीन माह का नोटिस देकर होर्डिंग्स हटाने के लिए कह सकता है, ऐसे मामलों में आनुपातिक प्रभार वापस कर दिए जाएंगे।
- होर्डिंग लगाने के लिए अनुमति देना भूमि के मामले में कोई हक या अधिकार देना नहीं होगा।
- यदि अनुमति की अवधि के समाप्त होने पर होर्डिंग नहीं हटाया जाता है तो पत्तन को ऐसे होर्डिंग्स को हटाने और उन्हें सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचने का अधिकार होगा। पत्तन को इन्हें हटाने की लागत और अन्य आकस्मिक खर्चों को जमा राशि अथवा होर्डिंग के लिए उपयोग किए गए ऐसे सामानों की बिक्री से वसूल करने का अधिकार होगा।

5.4. पत्तन के बंकों के प्रयोग के लिए लाइसेंस शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति माह अथवा उसका भाग (रूपयों में)
	पुराने बंक	
1.	माप 2.5 मी. X 2.5 मी.	375.00
2.	माप 2.5 मी. X 1.5 मी.	300.00
3.	माप 3.0 मी. X 2.5 मी.	827.00
4.	दो माह के लिए जमानत राशि	1060.00
	नए बंक	
5.	टी - बंक 3 मी. X 1.5 मी.	736.00
6.	सी - बंक 2.5 मी. X 1.5 मी.	613.00
	जमानत राशि 2 माह का लाइसेंस शुल्क होगी	

टिप्पणी :

नए बंक वे बंक हैं जो वर्तमान में ईडीसी बिल्डिंग और एरणाकुलम घाट द्वार, रबड़ बोर्ड बिल्डिंग के पश्चिमी क्षेत्र और पोर्टरज आफिस के दक्षिणी क्षेत्र के बीच स्थित हैं।

5.5. कपास के लिए धुनीकरण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)
(i).	— दर प्रति वर्गकार गौठ	12.60
(ii).	— दर प्रति गोलाकार गौठ	8.40

5.6. प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	पत्तन सीमाओं में प्रवेश नहीं करने वाले पोत		
(i).	बाह्य समुद्र में लंगर डाले हुए लैंस पोतों के लिए	प्रति प्रमाणपत्र	4725.00
(ii).	बाह्य समुद्र में लंगर डाले हुए अन्य पोतों के लिए जो बिना कोई कर्मों अथवा यात्री उतारे अथवा चढ़ाए जाते हैं।	प्रति प्रमाणपत्र	2380.00

5.7. जेट्टियों, पियर्स आदि के लिए लाइसेंस शुल्क

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	जेट्टी और पियर्स	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	800.00
2.	स्लिपवे	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	700.00
3.	बोटपेन	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	335.00
4.	निरीक्षण शुल्क	प्रत्येक आवेदक से प्रति जेट्टी/स्लिपवे	390.00

5.8. तेल पम्पिंग सुविधाओं के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	पीओएल उत्पादों के स्थानांतरण प्रचालनों (उताराई और लदान के अलावा) हेतु पत्तन के बर्थों, जेट्टियों, पाइपलाइनों, पम्पिंग सुविधाओं के प्रयोग के लिए	दर प्रति टन प्रति माह अथवा उसका भाग	14.00
2.	कोचीन तेल टर्मिनल में पाइपलाइनों के माध्यम से पीओएल उत्पादों को एक संस्थापना से दूसरे संस्थापना में स्थानांतरित करने के लिए पीआईटी सुविधाओं का विनियम।	दर प्रति टन प्रति माह अथवा उसका भाग	7.00

5.9. पत्तन की शुष्क गोदी के प्रयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)
1.	प्रथम दिन के लिए	26,600.00
2.	प्रत्येक अनुवर्ती दिनों के लिए	13,300.00

5.10. पत्तन के संयंत्रों और उपकरणों का प्रयोग करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति उपस्कर (रुपयों में)
1.	प्रतिरक्षक नौका-सेतु	प्रति दिन अथवा उसका भाग	4900.00
2.	शुष्क गोदी में 12 टन की स्थिर क्रेन	प्रति दिन अथवा उसका भाग	2240.00
3.	स्लिपवे	प्रति दिन अथवा उसका भाग	1120.00
4.	अग्निशामक वाहन अथवा अग्निशामक पम्प	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	350.00
5.	परिवहनीय वेल्डिंग संयंत्र	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	280.00

टिप्पणियाँ :

- कोचीन पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित की गई मांगों की वरीयता आधार पर, कोचीन पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अधिसूचित काम के घंटों में उपलब्धता के अंतर्गत उपस्कर उपयोग के लिए प्रदान किए जाएंगे। उपस्कर का उपयोग सामान्यतः पत्तन की सीमाओं के अंदर किया जाएगा।
- प्रभार, उपस्करों को प्रचालित करने के समय से (जब तक कि अनुसूची में अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए) उन्हें छोड़े जाने के समय तक लागू होंगे।
- जब मांगा गया उपस्कर शुरू में अपेक्षित अवधि से अधिक समय के लिए अपेक्षित है तो प्रारंभिक अधिग्रहण अवधि के समाप्त होने से एक घंटा पहले नया मॉगपत्र दाखिल करना होगा।
- मॉग को रद्द करना :
 - जिस अवधि के लिए सेवा मांगी गई है उस अवधि के शुरू होने के कम से कम 2 घंटा पहले मॉग पत्र को रद्द करवाना होगा।

- (ii). मॉग पत्र को रद्द करने का प्रभार तत्संबंधी अनुसूची में यथाविनिर्दिष्ट दर के अनुसार अथवा न्यूनतम एक सौ रूपए (₹ 100), जो भी अधिक हो, होगा। रद्द करने संबंधी प्रभार वापस नहीं किए जाएंगे। परंतु, यदि पत्तन, अपनी सुविधा के कारण मॉग-पत्र के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति नहीं करता है तो मॉग-पत्र रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।

5. यदि उपस्कर किसी प्रयोजन से पत्तन की सीमाओं के बाहर उपयोग किए जाने के लिए अभीष्ट है तो ऐसे उपयोग के लिए दरें तत्संबंधी दरों की 200 प्रतिशत होंगी, जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए।
6. पत्तन केवल क्रेनों के प्रचालक उपलब्ध कराएगा और उन्हें चालू कराएगा। क्रेनों को लटकाने और उतारने के लिए मजदूर संबंधित प्रयोक्ता द्वारा उपलब्ध कराए जाएंगे।

5.11. फोटोग्राफ लेने, वीडियोग्राफी करने के लिए

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रूपयों में)
1.	फिल्मी कैमरा से सिनेमा/वृत्तचित्र बनाना	प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रति पक्ष	11200.00
2.	घाट/सीएफएस प्रचालन :		
(i).	वीडियो कैमरा से वीडियोग्राफी	प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रति पक्ष	700.00
(ii).	स्टिल कैमरा से फोटोग्राफी	प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रति पक्ष	350.00

5.12. भारतोलन प्रभार

क्र. सं.	विवरण	इकाई	दर (रूपयों में)
1.	भारतोलन मान		
(i).	भारतोलन मान प्रयोग करने के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	7.70
(ii).	भारतोलन प्रमाणपत्र	दर प्रति वाहन प्रति दिन	30.80
2.	भारतोलन कांटा		
(i).	बल्क कार्गो के लिए		4.20
(ii).	अन्य कार्गो	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	9.80
(iii).	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करना	दर प्रति वाहन प्रति दिन	30.80

5.13. हल्की मोबाइल क्रेन के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रूपयों में)	न्यूनतम प्रभार (रूपयों में)
(i).	घाट परिसर के अंदर		
(क).	10 टन तक की क्रेन क्षमता	1050.00	2100.00
(ख).	10 टन से अधिक क्रेन क्षमता	1750.00	3500.00
(ii).	घाट परिसर के बाहर		
(क).	10 टन तक की क्रेन क्षमता	2100.00	4200.00
(ख).	10 टन से अधिक क्रेन क्षमता	3500.00	7000.00

5.14. टोल प्रभार

क्र.सं.	वाहन	प्रति वाहन प्रतिदिन प्रभार (रूपयों में)	प्रति वाहन वार्षिक प्रभार (रूपयों में)
1.	दो पहिया	3.00	210.00
2.	तीन पहिया	4.00	280.00
3.	चार पहिया और एलसीवी	7.00	700.00
4.	बस, लॉरी, भारी ट्रक आदि	10.00	1120.00
5.	पटयक बसें		
(i).	क्षमता - 20 यात्रियों से कम	28.00	1400.00
(ii).	क्षमता - 20 अथवा उससे अधिक यात्री	55.00	1400.00

अध्याय- VI

संपदा किराये

अध्याय-VI के लिए सामान्य टिप्पणी :

दरमान के इस अध्याय-VI में निर्धारित दरों पर शासित किए जाने के लिए नीचे उल्लिखित सभी शर्तें/टिप्पणियां फरवरी/मार्च, 2004 में सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशा-निर्देशों में निर्धारित शर्तों से अप्रासंगिक नहीं, की सीमा तक लागू होंगी। असहमति के मामले में, भूमि नीति दिशा-निर्देशों में सरकार द्वारा निर्धारित शर्तें प्रचलित होंगी।

6.1. भूमि का पट्टा किराया - स्थायी पट्टा

क. पट्टादारों पर 31.12.95 को लागू भूमि के पट्टा किराये की दर, जोकि 1.1.96 से प्रभावी है।		दर प्रति एकड़ प्रतिवर्ष (रुपयों में)	दर प्रति और प्रतिवर्ष (रुपयों में)
(I).			
(i).	श्रेणी-I : समुद्रतट वाली भूमि	1,63,800.00	4,055.00
(ii).	श्रेणी-II : रेल लाइन के साथ वाली भूमि	1,63,800.00	4,055.00
(iii).	श्रेणी-III : समुद्रतट और रेल लाइन के बिना भूमि	1,09,800.00	2,715.00
(iv).	श्रेणी-IV : कार्यालय, बैंकों, दुकानों, होटलों आदि के लिए भूमि	1,09,800.00	2,715.00
(v).	श्रेणी-V : आवास के लिए भूमि	46,800.00	1,155.00
(vi).	विशेष श्रेणी	1,83,500.00	4,535.00
ऊपर निर्दिष्ट पट्टा किराये की दर, प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात आधार को पुनः निर्धारित करने के विकल्प के साथ, इन दरों की मूल अभिसूचना की तारीख से मार्च, 2004 तक प्रत्येक वर्ष, 5 प्रतिशत की एकसमान दर पर बढ़ाई जाएगी। मार्च, 2004 के बाद ये दरें 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से बढ़ाई जाएगी।			
(II).	1.1.96 को अथवा उसके पश्चात पत्तन की भूमि के वर्तमान पट्टे के नवीकरण और भूखंड के आबंटन के लिए पट्टा किराये की दर		
(i).	श्रेणी-क - आवासीय प्रयोजन	1,70,00.00	4,200.00
(ii).	श्रेणी-ख - औद्योगिक प्रयोजन	2,50,00.00	6,200.00
(iii).	श्रेणी-ग - वाणिज्यिक प्रयोजन	3,40,00.00	8,400.00
ऊपर निर्दिष्ट पट्टा किराये की दर, प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात आधार को पुनः निर्धारित करने के विकल्प के साथ, इन दरों की मूल अभिसूचना की तारीख से मार्च, 2004 तक प्रत्येक वर्ष, 5 प्रतिशत की एकसमान दर पर बढ़ाई जाएगी। मार्च, 2004 के बाद ये दरें 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से बढ़ाई जाएगी।			
उपर्युक्त दरें निम्नलिखित मामलों में लागू होंगी :			
(i).	1.1.96 से आबंटन द्वारा सभी नए पट्टों पर		
(ii).	सभी वर्तमान पट्टों पर जो 1.1.96 को अथवा उसके पश्चात नवीकृत किए गए हैं		
(iii).	1.1.96 से प्रदत्त पट्टे के स्थानांतरण के सभी मामलों में		
ख.	प्रति आईओडी लाइसेंस का विस्तारण		
लाइसेंस की 2 वर्ष की सामान्य अवधि से आगे लाइसेंस अवधि में विस्तार प्रदान करने के लिए लाइसेंस शुल्क के 50 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त लाइसेंस शुल्क देय होगा।			
स्पष्टीकरण			
संबंधित भूमि की श्रेणी पर जो पट्टा किराये की दर लागू होगी वही लाइसेंस शुल्क की दर होगी।			
ग.	उप पट्टा के लिए दरें		
उप पट्टा प्रभार निम्नलिखित दरों पर 1.1.96 से देय होगा :			
		दर प्रति 10 वर्ग मी. प्रति माह	
(i).	गोदाम क्षेत्र	रु० 100.00	
(ii).	कार्यालय क्षेत्र स्थान	रु० 125.00	

6.2. भूमि का पट्टा किराया - अस्थायी पट्टा

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
I.	ढका हुआ क्षेत्र	
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए ढका हुआ भंडारण क्षेत्र फोर्ट कोचीन घाट। भविष्य में ये सभी ढके हुए क्षेत्र माने जाएंगे। यदि भंडारण कार्यालय स्थान के प्रयोग के लिए पक्षों को आबंटित किया जाता है तो उपर्युक्त से 20 प्रतिशत अतिरिक्त किराया वसूल किया जाएगा।	400.00
II.	खुला क्षेत्र	
	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए खुला भंडारण क्षेत्र फोर्ट कोचीन घाट।	
1.	वाणिज्यिक प्रयोजन	170.00
2.	औद्योगिक प्रयोजन	100.00
3.	कठोर भूतल क्षेत्र	200.00
4.	उपर्युक्त 1, 2 और 3 के लिए न्यूनतम प्रभार	500.00

III.	भांडागार	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उससे कम प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	400.00
2.	निम्नलिखित अवधियों के लिए पट्टा अधीन :	
क.	एक वर्ष से अधिक परंतु अधिकतम 3 वर्ष	400.00
ख.	तीन वर्षों से अधिक परंतु अधिकतम पांच वर्ष	400.00
	भविष्य में ये सभी ढके हुए क्षेत्र माने जाएंगे। यदि भांडागार कार्यालय स्थान के प्रयोग के लिए पक्षों को आबंटित किया जाता है तो उपर्युक्त से 20 प्रतिशत अतिरिक्त किराया वसूल किया जाएगा।	
IV.	निम्न घाट में 'एम' शैड से इतर शैड	
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	400.00
2.	निम्नलिखित अवधियों के लिए पट्टा अधीन :	
क.	एक वर्ष से अधिक परंतु अधिकतम 3 वर्ष	400.00
ख.	तीन वर्षों से अधिक परंतु अधिकतम पांच वर्ष	400.00
V.	निम्न घाट में 'एम' शैड	
	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	
VI.	विलिंग्डन द्वीप पर खुले भंडारण क्षेत्र के लिए किराया	
1.	वाणिज्यिक प्रयोजन	
2.	औद्योगिक प्रयोजन	
3.	कठोर भूतल क्षेत्र	
4.	उपर्युक्त 1, 2 और 3 के लिए न्यूनतम प्रभार	
5.	गुडिटकाए : गुडिटकाओं के भंडारण के लिए खुला क्षेत्र हेतु किराया उपर्युक्त 1 से 4 में दी गई दरों के आधार पर प्रभार्य होगा।	
क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
VII.	पक्षों को क्षेत्र आधार पर पट्टे पर दिए गए कार्यालय स्थान हेतु किराया	
		दर प्रति वर्ग मीटर अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा जारी परमिट के अधीन अधिकतम एक वर्ष की अवधि के लिए।	
	न्यूनतम प्रभार	
VIII.	निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए फ्यूमिगटोरियम हेतु किराया	
		रु० 20.00 प्रति 10 वर्ग मीटर अथवा उससे कम प्रतिदिन अथवा उसका भाग
IX.	मार्गाधिकार प्रभार	
		रु० 100.00 प्रति वर्ग मीटर पाइपलाइन द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के लिए प्रतिवर्ष
1.	पत्तन की भूमि के माध्यम से पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार	
	टिप्पणी :	
	अधिग्रहीत क्षेत्र की गणना पाइपलाइनों की वास्तविक लंबाई को उसकी चौड़ाई से गुणा करते हुए की जाएगी जिसे निम्नवत् लिया जाएगा :	
(क).	80 मि.मी. अथवा कम की पाइपलाइनों के लिए : 0.3 मीटर	
(ख).	अन्य पाइपलाइनों के लिए : 0.3 मीटर से अधिक की पाइपलाइन द्वारा अधिग्रहीत वास्तविक चौड़ाई	

टिप्पणी :

उपर्युक्त VI से IX के अर्धेन शामिल मदों के लिए, सरकार द्वारा पत्र सं. 14.95 द्वारा संप्रति नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार, सभी प्रकार/दरों में, इन दरों की मूल अभिवृद्धि की तारीख से मार्च, 2004 तक, आधार दर के 5 प्रतिशत की दर से प्रतिवर्ष वृद्धि की जाएगी। उसके पश्चात, दरों में सरकार द्वारा फरवरी-मार्च, 2004 में सरकार द्वारा जारी भूमि नीति दिशा-निर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 7th February, 2007

No. TAMP/63/2005-COPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Cochin Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/63/2005 - COPT

Cochin Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 25th day of January 2007)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The Scale of Rates of COPT was last revised by this Authority in December 2003 and the Order along with the Scale of Rates was notified in the Gazette of India on 14 January 2004. The validity of the Scale of Rates was prescribed for two years from the date of notification of the Order and accordingly, the SOR fell due for revision in January 2006.

2.2. The COPT had earlier in October 2005 filed a proposal for general revision of its Scale of Rates. However, it was not accompanied with the proposed Scale of Rates and hence the COPT was advised to file a comprehensive proposal along with the draft proposed SOR.

3.1. In this backdrop, the COPT has filed the instant proposal for general revision of its Scale of Rates along with the cost statements in the revised format and draft proposed SOR.

3.2. The COPT has submitted that the proposal has been filed strictly adhering to the tariff guidelines except on the following three issues:

Sl.No.	TAMP Guidelines	Nature of Deviation	Reasons
1.	Revenue / royalty share receivable by the major ports should be used to meet the cost of surplus labour and not to be included as income for tariff computation.	The full amount of royalty receivable from M/s. India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) has been taken as income.	This income is received from handing over of an existing facility.
2.	Depreciation to be provided as per life norms adopted by the Companies Act. (Clause 2.7.1)	Depreciation has been computed as per the life norms prescribed by the Government.	To reduce the implication of higher depreciation cost
3.	Dredging and Maintenance cost must be allocated to (i) Port Conservancy and (ii) Berthing and Mooring at the docks and bunder in proportion to the number of days the dredger worked for each service or on the basis of quantum of silt dredged for each service.	2/3rd of the maintenance dredging cost is allocated to POL cargo handling charges.	The increased draft is specifically required for crude oil vessels.

3.3. The high lights of the proposal are as follows:

A. Cost statement.

- (i). The cost statement for the port as a whole and for the main activities after allowing return on capital employed reflects the following position for the years 2006-07 to 2008-09.

Sl. No.	Particulars	2006-07		2007-08		2008-09		Total Surplus / Deficit for the three years	Average Surplus / Deficit as % of operating income
		Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income		
1.	Port as a whole	(-) 2829	(-) 16%	(-) 3478	(-) 19%	(-) 3725	(-) 20%	(-) 10,032	(-) 18.33%
2.	Vessel related activity	(-) 2628	(-) 43.69%	(-) 3237	(-) 50.87%	(-) 3647	(-) 59.32%	(-) 9512	(-) 51%
	a). Port dues	(-) 791	(-) 72.26%	(-) 1199	(-) 103.42%	(-) 1311	(-) 125.31%	(-) 3301	(-) 100.39%
	b). Pilotage	(-) 634	(-) 19%	(-) 1036	(-) 29%	(-) 854	(-) 24%	(-) 2524	(-) 24%
	c). Berth hire	(-) 114	(-) 8.34%	(-) 124	(-) 8.6%	(-) 319	(-) 24.4%	(-) 557	(-) 13.78%
3.	Cargo related activity	(-) 870	(-) 9%	(-) 828	(-) 8%	(-) 721	(-) 7%	(-) 2419	(-) 8%
	a). Fertiliser	168	48%	159	45%	168	47%	495	46.67%
	b). Coal and others	(-) 4906	(-) 405%	(-) 4943	(-) 383%	(-) 5100	(-) 373%	(-) 14428	(-) 387%
	c). Crude and POL	952	15%	968	16%	883	14%	2803	15%
4.	Estate	1003	53%	933	51%	993	50%	2929	51%

(ii). The sub-activities like crude oil, fertilisers, pilotage and estate rentals are stated to be making surplus whereas general cargo, port dues, berth hire show substantial losses. (As per the cost statement furnished by COPT pilotage activities also reflects a deficit position).

(iii). No increase has been proposed for the sub-activities depicting surplus position in line with clause 2.11.3 of the revised tariff guidelines.

(iv). Activity based increase is not found to be feasible from the marketing point of view, as the loss making activities would have to be increased at an exorbitant rate of 400% to 500% of the existing rates to earn the required rate of return of 15%. Hence, the increase is restricted to 40% in deficit activities i.e. general cargo, port dues and berth hire such that they earn a reasonable return of 6.30%.

B. Modification / Tariff Revision in the proposed Scale of Rates:

(i). Vessel related charges:

A general hike of 40% is proposed in vessel related charges except pilotage fee along with rationalised tariff structure in line with the revised tariff guidelines.

(a). In case of pilotage fees, the existing five tier slabs are reduced to three tier sliding rates as per the revised tariff guidelines. The existing highest rate (US\$ 0.55) for the slab 15001 to 30000 GRT is taken as the base and then sliding rates are proposed in three tier in line with the revised tariff guidelines. In case of container vessels, the concessional tariff of US \$ 0.33 per GRT levied by the COPT is taken as the base rate and then sliding rates are proposed.

(b). Likewise, in compliance with the revised tariff guidelines, a single tier berth hire charge is proposed for each group of berths instead of existing six tier rate. It has proposed 40% increase on the weighted average income during the last two years. In case of container vessels 40% increase is proposed on concessional berth hire allowed by the COPT.

(ii). (a). 40% increase is proposed in the existing wharfage for bulk and break-bulk cargo / container except fertiliser handled at Q10 and crude oil.

(b). Proposed to introduce wharfage on new cargo like soda ash.

(c). Proposed 50% increase in wharfage of Oleoresins of all types and sandal oil.

- (d). Unit of levy of timber proposed to be modified from port MT to Indian cubic metre.
- (e). Introduced a provision to levy only 50% of the applicable wharfage charge for cargo towed in / out of the RO-RO vessels.
- (iii). The floating craft charges are proposed to be increased in the rate of 40% to 100%. Similarly, the existing toll charges are proposed to be increased by 25% to 60%.
- (iv). A new condition is proposed to be introduced to facilitate the movement of cargo from the Wharf Premises to Custom Bonded Area outside the Wharf before payment of wharfage on the same. Higher lease rentals have been proposed for utilising such Custom Bonded Areas for storing bulk cargo.
- (v). Uniform increase of 40% is proposed in demurrage charge, hire charges for use of wharf electric crane and other equipment, licence fee for use of port's bunks and other miscellaneous charges.
- (vi). The rates for temporary leasing of Covered and Open Space is proposed to be rationalised and simplified.

3.4. The COPT in its letter has stated that as per the land policy guidelines issued by the Government in March 2004, a Committee has been constituted for fixing the reserve price of port lands. The COPT has agreed to file a separate proposal for revision of estate rentals as and when finalised.

4. In accordance with consultation procedure prescribed, a copy of the COPT proposal was circulated to the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) and various users / user organisations seeking their comments. The comments received from the IGTPPL and various user organisations were forwarded to the COPT as feedback information / comments. The COPT has responded on the comments of the users / user organisations.

5. On preliminary scrutiny of the proposal additional information / clarifications were sought from the COPT. A summary of queries raised by us and the reply furnished by COPT is tabulated below:

Sl.No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by COPT
(1).	(i). The operating income, operating expenditure, including management and general overheads for the years 2003-04 to 2004-05 do not match with the respective heads in the Annual Accounts. Like wise, the estimates for 2005-06, and 2006-07 do not match with Revised Estimates 2005-06 and Budget Estimates 2006-07. Please update the cost statements duly tallying all the figures with the Annual Accounts / R.E. / B.E. and furnish a reconciliation statement for all the years duly reconciling the figures with the figure reported in the respective financial documents.	(i). The total operating income of the port includes the income from the sale of electricity to the customers within the port area and rent from port staff quarters. These incomes being not directly related to the port operations are excluded from the operating income. Further, the fixation of electricity tariff is monitored by the Kerala State Electricity Regulatory Commission taking into consideration the revenue and cost elements involved. Hence, both the revenue earned and expenditure incurred towards that portion of electricity which is supplied to outsiders has been excluded while preparing the cost statements. It has furnished the updated statements along with reconciliation statements for the years 2003-04 and 2004-05.
	(ii). With reference to the reply, the COPT was further requested to: (a). Clarify whether the COPT has sought approval of Kerala State Electricity Regulatory Commission (KSERC) on the overhead charges levied over and above notified electricity tariff.	(a). Approval of the KSERC has been obtained for ARR and ERC (Aggregate Revenue Requirement and Expected Revenue from Charges) for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07. The ARR and ERC submitted to KSERC for regulation of Electricity tariff is inclusive of the Overhead Charges incurred for the distribution of electricity by COPT.

	<p>(b). Confirm whether all the electricity overhead charges levied by the COPT and the electricity overhead expenditure are excluded from the cost statement for tariff review / revision. Also, confirm that the net block relating to electricity installations, cables are also excluded from the capital employed.</p> <p>(c). Furnish a statement duly reconciling the estimation of operating income, expenditure, FMI, FME and net surplus / deficit as furnished in Form 3 with the actuals for 2005-06 and Budget Estimates for the year 2006-07 also.</p>	<p>(b). It is confirmed that all the overhead charges, overhead expenditure and Net block are excluded from the cost statement for tariff review / revision.</p> <p>(c). The reconciliation statement for the year 2005-06 is also furnished. It has furnished revised cost statements updating actuals for the year 2005-06.</p>
(2).	<p>(i). The traffic projections for major items of cargo like Coal, POL, Fertiliser and also the total traffic do not match with the Revised Estimates 2005-06 and B.E. 2006-07. R.E. 2005-06 projects the traffic for the years 2005-06 and 2006-07 at 14.0 MT and 14.67 MT. As against this, the traffic projection in Form 2A is at the level of 11.50 MT and 11.60 MT for the corresponding years. Explain the reasons for such variation in the traffic projections in comparison to the estimation in its financial documents. Update the traffic, income and all the expenditure for the years 2005-06 and 2006-07 with reference with actuals for 2005-06, if available, and B.E. 2006-07. Consequently, the projections for the succeeding years 2007-08 and 2008-09 may also be reviewed and modified, if necessary.</p>	<p>(i). (a). The traffic projections given in the statements refer to the traffic handled by the Cochin Port Trust. It has clarified that the actual traffic handled by the COPT during 2005-06 was 11.40 MMT. The traffic projections were modified in the cost statement in order to depict a realistic scenario. The traffic of IGTPPL is shown separately. The Income and Expenditure are based on the Budget Estimates hence any deviation in the traffic projections will adversely affect the accuracy of the figures submitted.</p> <p>(b). It has subsequently clarified that the traffic as per the B.E. 2006-07 is 11.32 MMT and as per R.E. it is 11.64 MMT. It has, however, not revised the cost statements based on the R.E. 2006-07.</p>
	<p>(ii). Confirm whether the traffic forecast for the current financial years 2005-06 and the projections for the succeeding years are in accordance with the five years / Annual plan and current expected growth.</p>	<p>(ii). The traffic forecasts are in accordance with the five year plan projections.</p>
(3).	<p>Explain why the designed capacity of the port assessed at 15.50 MMT for the years 2003-04 and 2004-05 is expected to reduce to the level of 13.50 MMT from the year 2005-06 onwards. Furnish computation of designed capacity of the port for the years 2006-07 to 2008-09 considering the capital investment proposed to be made during these years and productivity improvements expected to be achieved.</p>	<p>The designed capacity undergoes a change because of the handing over of Container terminal to the BOT operator. All the capital investments are made to replace the existing assets which have outlived its economical life period. Hence, no increase in designed capacity is estimated.</p>

(4).	(i). Furnish analysis of average dwell time of cargo for the past two years. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2005-06 to 2007-08 may also be indicated.	(i). The storage income for the years 2006-07 to 2008-09 is based on Budget Figures and not on the actual dwell time of the cargo. The average dwell time of cargo for the past two years 2003-04 and 2004-05 is as follows: <table border="1"><tr><th>Particulars</th><th>CFS</th><th>CT</th><th>Wharf</th></tr><tr><td>Import</td><td>12 days</td><td>10 days</td><td>Nil</td></tr><tr><td>Export</td><td>5 days</td><td>7 days</td><td>3 days</td></tr></table>	Particulars	CFS	CT	Wharf	Import	12 days	10 days	Nil	Export	5 days	7 days	3 days
Particulars	CFS	CT	Wharf											
Import	12 days	10 days	Nil											
Export	5 days	7 days	3 days											
	(ii). Explain the reasons for estimation 7.3% reduction in the vessel related income in the year 2008-09 despite projecting 3.6% increase in the traffic.	(ii). Mainline vessels are expected to call at COPT from the year 2008-09 onwards. As per the direction of the MOS lower vessel related tariff should be collected from these Mainline vessels. Hence, even though there is a hike in traffic, the vessel related income for the year 2008-09 is estimated to reduce on this account.												
	(iii). Indicate the foreign exchange rate considered for computation of dollar denominated tariff. The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate may also be computed and shown separately.	(iii). The US dollar exchange rate considered is US\$ 1 = Rs.44.89. Since the foreign exchange market is very much volatile, no additional income on account of exchange rate variations is considered while forecasting the income. On further advice by us to consider the additional income at the prevailing exchange rate, it has clarified that the revision proposal is based on the income earned by the port during the years 2004-05 and 2005-06 when the foreign exchange rates were very much fluctuating due to various factors. The rates during that period even touched Rs.46 per US\$. This is the reason for not considering any additional income due to foreign exchange rate fluctuation.												
	(iv). Explain the reasons for estimating the cargo handling income for the years 2005-06 to 2008-09 to scale down from the estimates furnished in the initial proposal in the light of the fact that there is no significant changes in the traffic projections.	(iv). This is due to the exclusion of revenue share earned from M/s. India Gateway Terminal Private limited (IGTPL) from the cargo related income which was shown as a part of cargo related income in the pre-revised statement submitted along with original proposal. It has subsequently proposed to transfer the entire revenue share receivable from the IGTPPL to Escrow account.												
	(v). Clarify where is the income from stuffing / destuffing and ground rent on containers at CFS included in the cost statement.	(v). The income likely to accrue from these tariff items are included under the head 'others' in cargo handling activity. The detailed proposal on CFS will be submitted shortly.												
(5).	As agreed, please expedite filing the proposal for revision of estate rentals in line with the Government guidelines issued on 8 March 2004.	The process of preparing a revision proposal for the Land Lease Rent is in the advanced stages of its completion. Once the Committee constituted to propose the revision in lease rental finalises its report, the same will be forwarded to TAMP for scrutiny.												
(6).	Please furnish the recommendations of the Committee constituted to suggest reduction in the overall handling cost. Since reply furnished forwarded by COPT was not found relevant, our query was reiterated.	It has furnished a copy of the press release wherein the port has announced cost reduction to the extent of Rs.2900/- on a 20 ft. reefer container and Rs.3800/- in case of a 40 ft. container and Rs.150/- to Rs.300/- for other containers in various tariff items.												
(7).	(i). Revenue share receivable from India Gateway Terminal Private Limited is considered at Rs.14.80 crores and Rs.16.96 crores for the years 2005-06 and 2006-07 as against Rs.20.73 crores and Rs.24.00 crores estimated for the corresponding years in R.E. 2005-06 and B.E. 2006-07. The reasons for such variation may be explained.	(i). The actual Revenue share earned from IGTPPL is Rs.16.15 crores for the year 2005-06. The projections made for the latter years were based on figures given in the Project Report submitted to the Ministry.												
	(ii). Since the project report submitted to the Ministry may require updation, the COPT was	(ii). In the revised cost statement submitted on 25 August 2006, it has updated the estimation of revenue share for the years 2006-07 to 2008-09 at Rs.27.46 crores, Rs.36.10 crores and Rs.44.64 crores												

	advised to estimate the revenue share receivable from the IGTPPL on the basis of the traffic estimate certified by the COPT while fixing the initial tariff of the IGTPPL.	respectively. Subsequently, vide letter dated 4 January 2007, the estimation of revenue share is updated at Rs.19.68 crores, Rs.21.36 crores and Rs.23.49 crores for the years 2006-07 to 2008-09 based on the traffic projections made by the IGTPPL as considered in the TAMP Order.
	<p>(iii). (a) The COPT was also advised to clarify whether it would earn any revenue share from the on-board stevedoring charges to be levied by the IGTPPL. If so, to indicate the estimated revenue and include it in the estimated revenue share of the IGTPPL.</p> <p>(iii). (b). With reference to the reply furnished by COPT, it was clarified to the port that the IGTPPL vide letter No.IG/L-UL/quote 06 dated 10 August 2006 has agreed to continue to offer lashing / unlashng services at its terminal. The COPT was therefore, again advised to include the revenue share receivable from IGTPPL from the on-board stevedoring charges in its cost statement.</p>	<p>(iii). (a) It has clarified that the License Agreement entered into between COPT and IGTPPL specifies that the Licensee has to pay revenue share on any income which accrues from the rates notified in the Scale of Rates. Hence, M/s. IGTPPL is required to pay 33.3% of the revenue earned by way of lashing and unlashng charges. However, during the Joint Hearing held on 18 July 2006 in the COPT premises the representatives of M/s. IGTPPL have informed that they have decided to stop rendering lashing and unlashng services from 1 August 2006. Hence, no additional income by way of revenue share from lashing and unlashng charges is considered in the cost statements.</p> <p>(iii). (b). The COPT has clarified that, after the Notification of on-board stevedoring charges by the TAMP, it has advised IGTPPL to pay 33.3% revenue share on the lashing / unlashng charges collected by them. The IGTPPL has not agreed to remit the revenue share on this tariff item and discussions are being carried out to settle the issue. Since the matter is pending, this has not been considered in the cost statement.</p>
	(iv). Clarify the treatment given to the license fee receivable from the IGTPPL in the cost statement.	(iv). The License fee is accounted under the head Lease Rentals and is shown as a separate item in Statement No. 5 (d).
(8).	(i). The details furnished in Form 9 shows that clause 2.8.3. of the tariff guidelines has not been complied with as regards the revenue share receivable from IGTPPL. The COPT is advised to comply with the revised tariff guidelines in respect of revenue share receivable from the IGTPPL.	(i). The modifications as suggested by TAMP have been made and updated in the revised cost statement. It has proposed to transfer the entire revenue share received / receivable from the IGTPPL to the Escrow Account and hence this revenue is excluded from the cargo handling income. The balance in the Escrow account is estimated at Rs.27.46 crores, Rs.65.20 crores and Rs.113.76 crores for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. (The additions proposed to the gross block, however, does not show any deployment from Escrow Account to fund the proposed capital expenditure for creation / modernisation of port infrastructure facilities).
	(ii). Indicate the investment in creation / modernisation of port infrastructure, which is proposed to be funded from the Escrow Account in Form 4. It may be noted that the entire accrual in the Escrow Account would be taken as revenue of the port for tariff fixation purpose, if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilised within five years as stipulated in clause 2.8.3 of the tariff guidelines.	(ii). As per the Annual Accounts, no investment is proposed to be funded from the Escrow Account.
(9).	Clause 2.11.4 of revised tariff guidelines stipulates that cross-subsidisation shall be restricted with the objective of ultimately phasing it out. Confirm that the flow of cross-subsidisation from surplus generating activities to the activities	The cost statement reveals that POL handling, fertiliser, pilotage services and lease rentals are surplus making activities. No increase in the rates for these services are proposed in order to restrict the level of cross-subsidisation obtained in the last general revision. Efforts are on to make every activity self-sustainable by reducing the cost of operation which will facilitate phasing out the cross-subsidisation.

	which are in deficit are restricted at the level obtained at the time of last general revision of its Scale of Rates in December 2003.	
(10).	(i). The operating cost for cargo handling and storage (excluding depreciation) for the year 2004-05 is reported at Rs.3355.61 lakhs and the estimates for 2005-06 and 2006-07 are at Rs.2589 lakhs and Rs.2802 lakhs as per the R.E. 2005-06 and B.E. 2006-07. As against this, the figures considered in consolidated cost statement are at the level of Rs.5728 lakhs, Rs.4973 lakhs and Rs.5075 lakhs. Similar variations are observation in the operating cost pertaining to port and dock facility and estate activity and management and general overheads. The reasons for such variations may be explained. The COPT may modify the actuals / estimates for the years 2003-04 to 2008-09 so as to tally with the figures reflected in the respective Annual R.E. / B.E.	(i). Though certain elements of cost such as Electricity Charges pertains to cargo handling and storage, they are classified under estate rentals in the Annual Accounts, while preparing the cost statements these items were included under cargo handling and storage rather than considering them under estate rentals. This process was carried out in all the activities and sub-activities hence there can be variations from the figures shown in Budget. However, it is ensured that all the cost elements are correctly identified and allocated correctly. Reconciliation statement is also furnished in this regard for the years 2003-04, 2004-05 and 2005-06.
	(ii). The sum of the operating cost (excluding depreciation) and management general overheads for the year 2006-07 as per the revised cost statement is Rs.12377 lakhs as against Rs.11341 lakhs for the year 2005-06. This means an increase of 9% is estimated over the previous year against the current WPI of 4.5%. Please justify this increase in the cost beyond the stated level.	(ii). The increase in operating expenditure in 2006-07 is mainly due to the increase in maintenance dredging cost which was necessitated due to the increase in capital dredging to the tune of Rs.21 crores.
	(iii). The operating cost particularly pertaining to the cargo handling activity should in fact reduce from the year 2005-06 in view of the IGTPPL taking over almost 350 employees of the COPT and handing over old equipment to IGTPPL. Please furnish the impact of reduction in the operating expenditure on account of handing over the container handling operations to the IGTPPL and where is it reflected in the cost statement.	(iii). The handing over of Container Terminal to IGTPPL has favourable impact on salaries and wages, power / fuel cost, repairs and maintenance cost, insurance cost and lease charges as shown in Form 3B pertaining to expenditure details.
	(iv). Clarify under which sub activity the operating cost relating to Nehru Shatabdi dredger is considered in the cost statement.	(iv). The operating cost relating to Nehru Shatabdi is included under the head port and dock charges.
	(v). (a). The Form 3B does not show any reduction in the consumption of power and fuel consumption and the cost thereon for the year 2005-06 on account of handing over its Container terminal	(v). (a). Since port is a Licensee of the Kerala State Electricity Board (KSEB), the power distribution in the port area is carried out by COPT. Hence, even though the total cost of power remains more or less the same, the categorisation will undergo a change. The reduction in the cost of fuel due to handing over of Container Terminal is correctly accounted in the statements.

	<p>to the IGTPPL as stated by COPT may be explain.</p> <p>(b). Clarify why the per unit consumption of power and fuel by various equipment should increase in the range of 8% to 20% in the year 2005-06 and by 5% per annum for each of the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09.</p> <p>(c). With reference to its reply, the COPT was further requested to clarify where the increase in the level of activity is reflected in traffic growth to justify the estimated increase of 5% to 20% in the per unit consumption of power and fuel.</p>	<p>(b). The percentage of increase in per unit consumption of power and fuel is on account of increased level of activity coupled with steep increase in the per unit cost of fuel.</p> <p>(c). In this regard it has clarified that the increase in per unit consumption of power and fuel only caters to the normal increase in traffic. The additional increase in cost is on account of the estimated steep hike in per unit cost of fuel.</p>
(11).	<p>(i). Explain the reasons for estimating steep hike of 35% in the average cost of employee during the year 2007-08 over the estimates of previous year along with detailed computation.</p>	<p>(i). This has been done to accommodate the wage revisions to the employees due once in ten years. A hike of 30% in salaries and wages on account of wage revision is estimated along with 5% normal increase.</p>
	<p>(ii). With reference to the reply furnished by COPT, it was requested to explain the basis of considering the impact of wage revision at 30%. Indicate the total salaries and wages without the wage revision and the impact of wage revision considered during the year 2007-08.</p> <p>The COPT was also informed that the Authority in the recent orders relating to the general revision of the Scale of Rates of New Mangalore Port Trust and Visakhapatnam Port Trust had allowed the impact of wage revision at 15% of their total wage bill. In view of this, justify the impact of wage revision estimated by COPT double the level allowed in the two other major ports.</p>	<p>(ii). It has accordingly agreed to modify the wage revision estimation considering a hike of 15% as suggested by TAMP.</p>
(12)	<p>(i). (a). Please modify the dredging cost with the actuals reported in 2004-05 Annual Accounts, R.E. 2005-06 and B.E. 2006-07.</p> <p>(b). Clarify why should this expenditure be allocated two third to POL cargo handling charges, when this expenditure relates to port and Dock facilities. The basis of allocation recommended in the revised cost format may be considered.</p>	<p>(i). (a). The cost of dredging given in the cost statement is the sum of both Contract Dredging and the cost of Port's own dredger 'Nehru Shatabdi'.</p> <p>(b). It is estimated that 2/3rd of the total cost of dredging is incurred exclusively for the maintenance of required deep draft for the Oil Tanker Vessels. It can be seen from the cost statements that the income from crude oil handling is disproportionate to cost of handling. Hence in order to bridge this gap in income and expenditure, it is considered prudent to include a sizeable portion of Maintenance Dredging cost along with cost of handling crude oil. COPT has not proposed any increase in rates for crude oil handling on account of inclusion of such an element of cost. Further, it will also enable COPT to restrict the level of increase proposed in the rates for rendering vessel related services.</p>

	(c). The income from crude oil being more than the cost of handling this cargo cannot be the reasons for allocating sizeable portion of the dredging cost under this activity. The clarification given by the COPT contradicts its submission made at point (10), that the cross-subsidisation between the activities is maintained at the level obtained in the last general revision with the ultimate aim of phasing it out and cost position for cargo and vessel related activities of the same commodity should not be taken together.	(c) In this regard, it has clarified that if maintenance dredging cost is shown in the vessel related activity, the required level of hike in each of the vessel related activity will be exorbitant. As mentioned earlier, the surplus over and above the normal rate of return in the Oil Handling activity is passed on to other activities so as to restrict the hike to a bearable level 40%.
(13).	Depreciation has been computed on straight line method following the life norms adopted prescribed by the Government and not as per the Companies Act in order to reduce the implication of higher depreciation cost by following the later method. Please furnish a working to indicate that depreciation computed as per the life norms prescribed by the Government will be lower than that of the life norms adopted as per the Companies Act.	The opening net block of depreciable assets for the year 2005-06 is Rs.195 crores. Applying an average 10% depreciation on the opening balance, the amount will come to Rs.19.50 crores whereas the depreciation as per Government Guidelines comes to Rs.8.68 crores only.
(14).	(i). Confirm whether the addition proposed to assets are those which are likely to be completed and commissioned during the respective years.	(i). Only those assets which are completed and commissioned during a particular financial year are considered as additions during that particular year. The additions are mainly of replacement nature.
	(ii). The proposed addition to the gross block includes Rs.33 crores towards capital dredging. Please clarify where this capital dredging expenditure is proposed to be incurred by the COPT.	(ii). The cost of capital dredging is met out of the funds provided by the Government of India as budgetary support carrying an interest of 11.50 % per annum. The draft increase due to the execution of capital dredging project is envisaged for the container terminal now being a part of Ernakulam Wharf to accommodate deep drafted container vessels.
	(iii). The proposed addition to the gross block in Form 4 B includes the expenditure for Special Economic Zone. Please clarify, why should the cargo / vessel users be burdened by including this expenditure in the capital employed.	(iii). Necessary changes have been made in the capital employed estimations considering the observations made by TAMP.
	(iv). Indicate reduction in unit operating costs, if any, additional traffic / business projection, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block.	(iv). The proposed investments are mainly of a replacement nature hence any significant reduction in operating costs is not expected. However, with the replacement of existing facilities the port is expected to achieve better performance efficiency.
	(v). With reference to its reply COPT, was advised to quantify the reduction in the unit cost of repairs and maintenance, power, fuel etc., likely to be achieved due to better performance efficiency.	(v). Additional assets proposed to be added / replaced do not involve any such cost elements as repairs and maintenance, power and fuel. Hence, improvement in the efficiency in terms of reduction in the unit cost cannot be quantified.
	(vi). Indicate the basis of apportionment of capital employed	(vi). The total capital employed is classified considering the level of investment in each activity / sub-activity.

	between various activities and sub-activities.																										
(15).	<p>(i). (a). Make necessary correction and ensure that sum of each component of the sub-activity tallies with the figures shown in the main activity-wise statement and the sum of the main activity-wise statement matches with the consolidated cost statement.</p> <p>(b). In view of the reply, the COPT was again advised to merge the minor activity with the relevant sub activity-wise cost statement to ensure that the sum of each component of sub activity-wise matches with the main activity statement and the sum of the main activity statement matches with the consolidated cost statement.</p>	<p>(i). (a). The sub-activity wise statements were prepared only for those categories, which contribute a sizeable proportion to the total activity. Hence, the total of the sub-activities may not tally with the total revenue / cost of the activity due to the existence of minor activities for which sub-activity statements were not prepared.</p> <p>(b). The COPT has stated that necessary modifications have been made in the revised cost statements filed on 25 September 2006.</p>																									
(16).	<p>(i). Furnish the basis of estimating the pension liability alongwith the detailed computation for the years 2005-06 to 2008-09. It may be noted that pension payments to the extent not drawn from the pension fund and contribution made to the pension fund for the relevant years towards pension liability of existing employees based on actuarial valuation will be allowed in tariff fixation process.</p>	<p>(i). The average expenditure on Pension Payment is Rs.42 crores per annum. The port has not build up adequate reserves to meet the huge cost of pension payments hence the payments are made from the operating income of the port. The estimated figures are based on the actual amount of pension payments due to the pensioners plus the yearly contribution to the pension fund minus the interest earned on pension fund investments.</p>																									
	<p>(ii). Furnish the break up of this estimation clearly indicating the expected annual pension payment, balance in the pension fund and the annual contribution to the Pension fund for each of the years 2005-06 to 2008-09. The COPT was requested to note that both the pension payments and contribution made to the pension fund will not be allowed in tariff fixation process.</p>	<p>(ii). It has subsequently clarified that the expenditure towards pension payments shown in revised Form No.3 A represents the actual payments towards pension only. It has furnished the requisite details as tabulated below:</p> <table><tr><th colspan="5">(Rs. in crores)</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>2005-06</th><th>2006-07</th><th>2007-08</th><th>2008-09</th></tr><tr><td>Expected annual pension payment</td><td>39.29</td><td>39.90</td><td>41.61</td><td>42.18</td></tr><tr><td>Balance in Pension Fund</td><td>162.00</td><td>170.00</td><td>180.00</td><td>190.00</td></tr><tr><td>Annual contribution to Pension Fund</td><td>36.00</td><td>42.00</td><td>48.00</td><td>54.00</td></tr></table>	(Rs. in crores)					Particulars	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	Expected annual pension payment	39.29	39.90	41.61	42.18	Balance in Pension Fund	162.00	170.00	180.00	190.00	Annual contribution to Pension Fund	36.00	42.00	48.00	54.00
(Rs. in crores)																											
Particulars	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09																							
Expected annual pension payment	39.29	39.90	41.61	42.18																							
Balance in Pension Fund	162.00	170.00	180.00	190.00																							
Annual contribution to Pension Fund	36.00	42.00	48.00	54.00																							
	<p>(iii). Confirm that the one time expenses like arrears in wages / pension, VRS compensation, etc., are not included in the cost statement for tariff revision as per clause 2.5.2 of Revised Tariff Guidelines.</p>	<p>(iii). It is confirmed that one time expenses such as VRS compensation, arrears of wages / pension are not included in the cost statements.</p>																									
(17).	Indicate the additional income expected on account of rationalisation proposed in the vessel related charges.	Since the vessel related charges are proposed to be rationalised based on the average revenue earned in the base years, no additional income is expected by way of rationalisation.																									

(18).	<p>(i). Furnish revised Form-7 with reference to the comparison of actuals vis-à-vis the estimates. While doing so the estimates during the year 2003-04 and 2004-05 need to be as per the estimates considered while approving the last general revision Order.</p> <p>(ii). The revised form 7 filed by the COPT on 29 May 2006 still contained certain gaps and some arithmetical errors. The COPT was, therefore, again advised to revise this statement and ensure that the estimates are as per our Order passed in the December 2003 and actuals tally with the figures reported in the respective Annual Accounts.</p> <p>It was also pointed out that for a like to like comparison, the income and expenditure from electricity distribution might be included in the actuals for the years 2003-04 and 2004-05 since the estimates considered during the last tariff revision also included these items.</p>	<p>It has furnished the revised Form 7, but has not considered our suggestions. The estimates indicated are not as per the estimates considered in our last tariff Order. Secondly, it has excluded the income and expenditure relating to electricity distribution from the actuals whereas the estimates considered during the last tariff Order did not exclude these items. However, a summary of the position as reflected by the statement furnished by the COPT is tabulated below:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Estimates (Rs. in lakhs)</th><th>Actuals (Rs. in lakhs)</th><th>Diff</th><th>Diff in %</th></tr><tr><td>2003-04</td><td>-3195</td><td>182</td><td>3377</td><td>106</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>-2616</td><td>1082</td><td>3698</td><td>141</td></tr></table>	Year	Estimates (Rs. in lakhs)	Actuals (Rs. in lakhs)	Diff	Diff in %	2003-04	-3195	182	3377	106	2004-05	-2616	1082	3698	141
Year	Estimates (Rs. in lakhs)	Actuals (Rs. in lakhs)	Diff	Diff in %													
2003-04	-3195	182	3377	106													
2004-05	-2616	1082	3698	141													
	General																
(19).	<p>(i). Reduction, if any, effected by the COPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact on reduction of revenue may be analysed item-wise and furnished.</p> <p>With regard to the periodicity of collection of lease rentals, explain how the reduction in the periodicity of levy of lease rentals will lead to cost reduction to users. In fact it will penalise the users.</p>	<p>(i). (a). An overall reduction of 30% in pilotage and berth hire for foreign container vessels was effected and implemented w.e.f 1 April 2004 mainly to maintain the same level of container traffic. The container traffic for the years 2004-05 and 2005-06 were 185175 TEU's and 200965 TEU's respectively.</p> <p>(b). The periodicity for collection of lease rentals for covered storage area was reduced from monthly basis to fortnightly basis in case of renewals. As per the prevailing Scale of Rates, the user has to pay the full monthly rentals if he occupies an area for a day. Whereas at proposed lease rentals, it will be collected on a fortnightly basis.</p> <p>(c). The handling and storage charges for timber have also been reduced. This has led to 100% increase in this cargo since the timber last handled by port during 1980.</p> <p>(d). Concessional berth hire charges was extended to a cable repair ship named 'Asean Explorer' w.e.f. 30 April 2004. Consequently, port was able to earn Rs.30 lakhs per annum approximately by way of vessel related charges.</p>															
(20).	Explain the actions taken by COPT with reference to Chapter 7 of the revised tariff guidelines.	It is not applicable in their case.															
(21).	<p>(i). The revised tariff guidelines stipulate the tariff should be linked to benchmark levels of productivity. COPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services. These may be included in the Scale of Rates and the levels so adopted may be explained.</p>	<p>(i). Benchmarks will be fixed based on the report of the Committee constituted for overall cost control / reduction in various activities. The cost control measures will be determined by the Committee based on standards to be attained in each activity, which will be helpful in the fixation of new productivity levels. Once this is established the tariff can be formulated accordingly based on productivity levels.</p>															

	(ii) The reply furnished was not found to be relevant with reference to the query raised by us. The COPT was therefore requested to clarify how the cost control measures to be suggested by the Committee are relevant for determining the productivity level.	(ii). The port shall endeavour to follow the productivity levels for various operations / services.
	Scale of Rates	
(22).	Schedule 1.2. General Terms and Conditions: (i). Update the proposed penal rate of interest for delayed payment by users / delayed refund by port at @ 2% above the prevailing Prime Lending Rate of the State Bank of India as per clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines.	(i). This has been updated at 12.5% in the revised proposed Scale of Rates.
	(ii). Insert a clause stating that even the COPT will not raise supplementary or under charge bills, if the amount due to port is Rs.50/- or less.	(ii). This has been accordingly incorporated in the revised proposed Scale of Rates.
	(iii). The proposed note number (ix) clarifying that the vessel related charges will be collected on GRT basis may not be relevant since each schedule prescribes the unit of levy of tariff. The said note may therefore be deleted.	(iii). The said note may be allowed to continue.
	(iv). (a). Please clarify whether port equipment / properties are insured. If so, the insurance cost can be an element of cost for tariff fixing and the actual cost of damage, if any, to the equipment should be recovered from the insurance company. The proposed note number (xiv) (a) may, therefore, be modified in line with clause 2.14 of the revised tariff guidelines. (b). With reference to its reply COPT was requested to clarify why the equipment is not insured and why the cost of damage is proposed to be recovered from the users in the light the fact that Secretary (Shipping) in an Indian Ports Association (IPA) meeting held on 15 October 2005 had advised all major ports to adequately cover the port assets.	(iv). (a). The equipment are not insured. Hence the proposed note may be allowed to continue. (b). In this regard, it has furnished a summary of assets insured which show that the insurance premium incurred during last year was Rs.11.86 lakhs per annum.
	(v). The following general conditionality should be included in the proposed SOR as per Clause 2.15 of the tariff guidelines. "Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port".	(v). This has been included in the modified proposed Scale of Rates.

(23).	<p>Schedule-2.2. - Pilotage fees:</p> <p>(i). Explain the reasons for considering the highest rate applicable for 15001 to 30,000 GRT as the basis for proposing the rate for the first slab i.e. vessels upto 30,000 GRT. The proposed pilotage fee will lead to 66% increase from the present tariff level in respect of vessels upto 3000 GRT and around 17% increase in respect of vessels between 3001 to 10,000 GRT. The COPT may consider to propose the rate for the first slab based on the weighted average income earned for the past two years for the relevant existing slabs.</p>	<p>(i). The existing rates are telescopic rates i.e. higher rates for higher GRT vessels. Since the revised guidelines issued by TAMP suggests lower rates for higher GRT vessels, to maintain the same revenue earning COPT was compelled to fix higher rates for the first slab.</p>																																																																																																																																																														
	<p>(ii). Explain the reasons for wide variation in the proposed pilotage fee for container vessels and other vessels in terms of the additional cost for the services provided.</p>	<p>(ii). An overall concession of 30% has been extended to the container vessels in case of pilotage fees.</p>																																																																																																																																																														
	<p>(iii). Furnish the number of vessels handled, average GRT of vessels and the income thereof for last two years under each slab of GRT prescribed in the prevailing SOR vis-à-vis the anticipated income at the proposed tariff structure.</p> <p>An illustrated table was also given for this purpose.</p>	<p>(iii). The summarised details has been tabulated below:</p> <table><tr><th colspan="8">Coastal Vessels</th></tr><tr><th rowspan="2">Existing slabs</th><th colspan="4">2003-04</th><th colspan="3">2004-05</th></tr><tr><th>No. of vessels coastal</th><th>AVG GRT</th><th>Existing rate Rs.</th><th>Income in lakhs</th><th>No. of Vessels coastal</th><th>AVG GRT</th><th>Income in lakhs</th></tr><tr><td>0-3000</td><td>282</td><td>1136</td><td>10.275</td><td>19.49</td><td>290</td><td>1081</td><td>32.64</td></tr><tr><td>3001-10000</td><td>147</td><td>4354</td><td>14.600</td><td>50.97</td><td>136</td><td>4098</td><td>83.84</td></tr><tr><td>10,000-15000</td><td>25</td><td>12592</td><td>15.875</td><td>26.37</td><td>13</td><td>12685</td><td>26.21</td></tr><tr><td>15,001-30,000</td><td>75</td><td>21088</td><td>17.000</td><td>147.41</td><td>82</td><td>19636</td><td>276.63</td></tr><tr><td>30,001-60,000</td><td>35</td><td>39822</td><td>15.875</td><td>151.97</td><td>42</td><td>40021</td><td>308.69</td></tr><tr><td>Above 60,000</td><td>1</td><td>66644</td><td>15.875</td><td>4.90</td><td>1</td><td>61978</td><td>12.11</td></tr><tr><td></td><td>565</td><td></td><td></td><td>401.11</td><td>564</td><td></td><td>740.13</td></tr></table> <table><tr><th colspan="8">Foreign-going vessels</th></tr><tr><th rowspan="2">Existing slabs</th><th colspan="4">2003-04</th><th colspan="3">2004-05</th></tr><tr><th>No. of vessels foreign</th><th>AVG GRT</th><th>Existing Rate Rs.</th><th>Income in lakhs</th><th>No. of vessels foreign</th><th>AVG GRT</th><th>Income in lakhs</th></tr><tr><td>0-3000</td><td>33</td><td>1334</td><td>14.679</td><td>9.95</td><td>32</td><td>1250</td><td>9.33</td></tr><tr><td>3001-10,000</td><td>250</td><td>5872</td><td>20.857</td><td>309.09</td><td>202</td><td>6118</td><td>214.96</td></tr><tr><td>10,001-15000</td><td>132</td><td>13215</td><td>22.679</td><td>455.14</td><td>150</td><td>12720</td><td>323.17</td></tr><tr><td>15,001-30,000</td><td>113</td><td>23180</td><td>24.286</td><td>657.53</td><td>131</td><td>20111</td><td>153.17</td></tr><tr><td>30,001-60,000</td><td>87</td><td>41466</td><td>22.679</td><td>828.87</td><td>98</td><td>46851</td><td>1034.15</td></tr><tr><td>Above 60,000</td><td>31</td><td>64170</td><td>22.679</td><td>462.58</td><td>19</td><td>62656</td><td>271.97</td></tr><tr><td>Total</td><td>666</td><td></td><td></td><td>2723.26</td><td>632</td><td></td><td>2006.75</td></tr></table>	Coastal Vessels								Existing slabs	2003-04				2004-05			No. of vessels coastal	AVG GRT	Existing rate Rs.	Income in lakhs	No. of Vessels coastal	AVG GRT	Income in lakhs	0-3000	282	1136	10.275	19.49	290	1081	32.64	3001-10000	147	4354	14.600	50.97	136	4098	83.84	10,000-15000	25	12592	15.875	26.37	13	12685	26.21	15,001-30,000	75	21088	17.000	147.41	82	19636	276.63	30,001-60,000	35	39822	15.875	151.97	42	40021	308.69	Above 60,000	1	66644	15.875	4.90	1	61978	12.11		565			401.11	564		740.13	Foreign-going vessels								Existing slabs	2003-04				2004-05			No. of vessels foreign	AVG GRT	Existing Rate Rs.	Income in lakhs	No. of vessels foreign	AVG GRT	Income in lakhs	0-3000	33	1334	14.679	9.95	32	1250	9.33	3001-10,000	250	5872	20.857	309.09	202	6118	214.96	10,001-15000	132	13215	22.679	455.14	150	12720	323.17	15,001-30,000	113	23180	24.286	657.53	131	20111	153.17	30,001-60,000	87	41466	22.679	828.87	98	46851	1034.15	Above 60,000	31	64170	22.679	462.58	19	62656	271.97	Total	666			2723.26	632		2006.75
Coastal Vessels																																																																																																																																																																
Existing slabs	2003-04				2004-05																																																																																																																																																											
	No. of vessels coastal	AVG GRT	Existing rate Rs.	Income in lakhs	No. of Vessels coastal	AVG GRT	Income in lakhs																																																																																																																																																									
0-3000	282	1136	10.275	19.49	290	1081	32.64																																																																																																																																																									
3001-10000	147	4354	14.600	50.97	136	4098	83.84																																																																																																																																																									
10,000-15000	25	12592	15.875	26.37	13	12685	26.21																																																																																																																																																									
15,001-30,000	75	21088	17.000	147.41	82	19636	276.63																																																																																																																																																									
30,001-60,000	35	39822	15.875	151.97	42	40021	308.69																																																																																																																																																									
Above 60,000	1	66644	15.875	4.90	1	61978	12.11																																																																																																																																																									
	565			401.11	564		740.13																																																																																																																																																									
Foreign-going vessels																																																																																																																																																																
Existing slabs	2003-04				2004-05																																																																																																																																																											
	No. of vessels foreign	AVG GRT	Existing Rate Rs.	Income in lakhs	No. of vessels foreign	AVG GRT	Income in lakhs																																																																																																																																																									
0-3000	33	1334	14.679	9.95	32	1250	9.33																																																																																																																																																									
3001-10,000	250	5872	20.857	309.09	202	6118	214.96																																																																																																																																																									
10,001-15000	132	13215	22.679	455.14	150	12720	323.17																																																																																																																																																									
15,001-30,000	113	23180	24.286	657.53	131	20111	153.17																																																																																																																																																									
30,001-60,000	87	41466	22.679	828.87	98	46851	1034.15																																																																																																																																																									
Above 60,000	31	64170	22.679	462.58	19	62656	271.97																																																																																																																																																									
Total	666			2723.26	632		2006.75																																																																																																																																																									
	<p>(iv). As per the Government directions, the sliding rates for pilotage fees is to be effected on the incremental GRT. In view of this the COPT may consider to propose a minimum pilotage fee.</p>	<p>(iv). The minimum rates have been incorporated in the revised proposed Scale of Rates.</p>																																																																																																																																																														

	<p>(v). (a). Justify the proposed increase of 40% in pilotage fees for dredgers other than port dredging with reference to the increase in the cost of services provided and the additional services provided to such dredgers.</p> <p>(b). Indicate for how long the pilots are normally required to stay in case of a normal vessel and in case of a dredger (other than for port dredging) to justify the proposed rate.</p>	<p>(v). (a). The proposed increase of 40% for this tariff item is on account of long stay of pilots on-board in case of dredgers which are using port channels for passage in and out for disposal of silt.</p> <p>(b). For a normal vessel, the stay of pilot is for 4 hours in each movement and 2 movements in a shift. In case of dredger, the stay of pilot is for 8 hours in a shift.</p>
	<p>(vi). (a). As per clause 6.4. of the revised tariff guidelines, pilotage fee shall include one inward and one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience'. In this context, modify the proposed note number (1).</p> <p>(b). In the last tariff revision Order, shifting element was included in the composite fee for shifting done at the request of the users. This may be separated and the unit rate of the composite pilotage fee may be reduced correspondingly.</p> <p>(c). Explain the basis of the proposed shifting charge on GRT basis.</p>	<p>(vi). (a). As suggested by TAMP, the proposed note has been modified and separate rates on per GRT basis have been proposed for shifting of vessels.</p> <p>(b). The note No.1 is modified as per the revised tariff guidelines. The relevant condition that 'one shifting at the user's request will be carried out freely', though not specifically mentioned was a concession offered by the port to users. In the proposed Scale of Rates, port would like to do away with such a concession and it is proposed to levy shifting charges even for the first shifting done at the request of the user. Specific rates are proposed for collection of shifting charges which will remove any ambiguity in the minds of users who avail such a service. Since the first shifting was a free service offered at port's cost no reduction in unit rate of composite pilotage fee is required.</p> <p>(c). The slabs for shifting charges were fixed in synonym with the slabs for collection of pilotage fees. The rates presently being collected for shifting of vessels was taken as the basis for arriving at the rates for the first slab. Clause No.6.10 of the revised tariff guidelines is applied for arriving at subsequent slab rates.</p>
(24).	<p>Schedule 2.3. Berth Hire Charges:</p> <p>(i). Explain the basis of arriving at single berth hire rate for the various berths as against the existing six tier slab.</p>	<p>(i). The berth hire charges have been arrived at based on the actual weighted average income earned for the last two years.</p>
	<p>(ii). A tabular statement showing number of vessels, average GRT of vessels for the past two years and income earned for each of the existing slabs vis-à-vis the income anticipated at the single berth hire rate proposed for handling similar GRT may be furnished for each of the berths. Also, furnish an impact analysis statement indicating the financial impact of rationalisation on different categories of vessel in different GRT slabs.</p>	<p>(ii). The COPT has furnished the details pertaining to average GRT of the vessel, number of vessels and berth hire income for the past years 2003-04 and 2004-05. It has, however, not furnished the requisite details for each of the group of the berths separately.</p>
	<p>(iii). A comparison of the existing six tier berth hire charges vis-à-vis the single berth hire charges will lead to increase in the existing berth hire</p>	<p>(iii). Even though berth hire activity shows a deficit of 17% only, an overall increase of 40% is proposed to cover the deficit and to ensure a minimum return of 6.3%.</p>

	charge in the range of 30% to 72% for vessels of 10001 GRT to 15000, 15001 GRT to 30000, 30001 GRT to 60000 and 60001 GRT and above at general cargo berths, oil berths and coal berths. For vessels at container berths, the proposed berth hire will result in 40% increase for lower GRT vessels up to 15,000 GRT, 72% increase for vessels in the range of 15001 GRT to 60000 GRT and increase of 40% for vessels above 60000 GRT. Explain the reasons for proposing such an exorbitant hike in berth hire charges in the light of the fact that the berth hire activity shows a deficit of 13% only. Explain the basis of the proposed berth hire charges along with detailed computation for group of similar berths.																																	
	(iv). Since the impact of the proposed berth hire charges is found to be substantial for certain categories of vessels, the COPT may consider to propose suitable slab structure to smoothen the impact.	(iv). Single slab of berth hire is proposed in line with the revised tariff guidelines as against the existing six tier slab.																																
	<p>(v). (a). Explain the reasons for introducing a penalty of Rs.6000/- per hour particularly on tanker vessels for overstay at the port tanker berths. Also, explain the basis for arriving at the proposed penalty.</p> <p>(b). With reference to its reply, the COPT was requested to clarify about the date of introduction of 'Operation Decongestion' programme by the Ministry of Surface Transport. Also, clarify whether conditions then prevailing which led to berthing delay still continue at the port. Indicate the average pre-berthing delay for different categories of vessels at the port for the past two years.</p>	<p>(v). (a). The penalty of Rs.6000/- per hour for tanker vessel for overstay at port tanker berths is charged as per "Operation Decongestion" programme of the Ministry of Surface Transport with a view to reduce berthing delay.</p> <p>(b). The "Operation Decongestion" programme of the Ministry of Surface Transport was adopted by COPT vide Board Resolution no.141 dated 28.11.1997 with a view to reduce berthing delay. Since the oil pumping operation is regulated by M/s. Kochi Refineries Limited, it is very much essential to continue with such a penal provision. The details of average pre-berthing time of vessels for past two years is given below:</p> <table><tr><th colspan="4">(Time in Hours)</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Type of vessels</th><th>2005-06</th><th>2004-05</th></tr><tr><td>1.</td><td>Container Ships</td><td>8.48</td><td>8.01</td></tr><tr><td>2.</td><td>Break Bulk Ships</td><td>5.59</td><td>3.49</td></tr><tr><td>3.</td><td>Dry-Bulk – Mechanical Operation</td><td>24.00</td><td>15.87</td></tr><tr><td>4.</td><td>Dry Bulk- Non Mechanical Operation</td><td>9.72</td><td>10.74</td></tr><tr><td>5.</td><td>Liquid Bulk</td><td>24.97</td><td>19.20</td></tr><tr><td></td><td>Average</td><td>13.25</td><td>11.02</td></tr></table>	(Time in Hours)				Sl. No.	Type of vessels	2005-06	2004-05	1.	Container Ships	8.48	8.01	2.	Break Bulk Ships	5.59	3.49	3.	Dry-Bulk – Mechanical Operation	24.00	15.87	4.	Dry Bulk- Non Mechanical Operation	9.72	10.74	5.	Liquid Bulk	24.97	19.20		Average	13.25	11.02
(Time in Hours)																																		
Sl. No.	Type of vessels	2005-06	2004-05																															
1.	Container Ships	8.48	8.01																															
2.	Break Bulk Ships	5.59	3.49																															
3.	Dry-Bulk – Mechanical Operation	24.00	15.87																															
4.	Dry Bulk- Non Mechanical Operation	9.72	10.74																															
5.	Liquid Bulk	24.97	19.20																															
	Average	13.25	11.02																															
	(vi). Justify the proposed increase of 40% in berth hire charges of fertiliser berth and 13% to 48% increase in oil berths in the light of the fact that the cargo handling activity of these particular cargo	(vi). The vessel related activity and cargo related activity have been analysed separately. Hence the surplus on handling of fertilisers or POL has not been passed on to the vessel related charges.																																

	items show an average revenue surplus of 47% and 15% respectively for the three years under projections.	
	(vii). Incorporate the following conditionality which has been deleted in the proposed SOR. "No berth hire shall be levied for the period when the vessel idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure or for any other reasons attributable to the port."	(vii). The proposed provision is incorporated in the Scale of Rates. However, since the container terminal has been handed over to M/s. IGTPPL, non-recovery of berth hire charges on account of breakdown of equipment at IGTPPL shall be made good by the terminal operator, who is responsible for the upkeep of the equipment.
(25).	Schedule 3.1. Wharfage for bulk and break bulk cargo: (i). (a). Wharfage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in Clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. (b). With reference to the reply, the COPT was requested to furnish the terms of the reference to this Committee and explain how the recommendations of this Committee will have an effect on wharfage rationalisation and fixation of productivity level.	(i). (a). The existing wharfage rates were fixed based on the cost and special care taken for handling each type of cargo. Hence an increase is proposed based on the overall increase in the cost. However, based on the report of the Committee on Cost Control, necessary initiatives will be taken to modify the wharfage rates, if required. (b). It has subsequently confirmed that the recommendations of the Committee for reducing container transportation charges will not have any effect on wharfage rationalisation.
	(ii). Justify the proposed hike of 40% in wharfage rate in the light of the fact that the cost statement for cargo handling activity shows an average deficit of 8% for the years 2006-07 to 2008-09. Also, justify the proposed increase of 40% for fertiliser and crude oil since these two activities are in surplus.	(ii). The deficit of cargo handling activity is marginal at 8% only due to the inclusion of crude oil, which is making enough surplus to set off the huge loss incurred by other sub-activities in that category. If the rates proposed is based on the sub-activity-wise revenue / cost, an increase of more than 40% would have been necessary to earn the return on capital employed prescribed in the revised tariff guidelines. The 40% hike is proposed in wharfage for fertiliser handled at any berth other than Fertiliser Berth. No increase is made in case of crude oil.
	(iii). Separate wharfage rates are proposed to be introduced for fertilisers handled at berths other than Q-10 berth. Justify the higher wharfage rate proposed for handling this cargo at berth other than Q-10 with reference to the additional cost involved for handling this cargo at Q-10 berth. Justify the proposed rate with reference to the additional cost for the services provided.	(iii). The facility for discharge of fertilisers at the Fertiliser Berth (Q 10) is provided by the user i.e. FACT. If the fertiliser is handled at berths other than Q10 berth, the handling facilities need to be provided by the port. This includes shore handling, security storage lighting facilities, etc. To cover up the additional cost of handling, a separate rate is proposed for handling fertiliser in berths other than Q 10 berth. It has not furnished any specific cost details to justify the differential rate.
	(iv). The COPT has proposed 40% increase in wharfage rate of POL products, whereas for crude oil, the existing tariff is continued in view of surplus position in this activity. Explain the reasons for treating Crude and POL separately in light of fact that the general classification elsewhere POL includes Crude Oil.	(iv). This has been corrected and wharfage for POL is proposed to continue at the existing level in the revised Scale of Rates.

<p>(v). Explain the basis of proposed wharfage rate for soda ash along with detailed computation since it is a new entry. Indicate the existing tariff applied for handling this cargo and justify the proposed rate with reference to the cost of handling soda ash. Also, indicate what will be the per tonne rate by applying the existing advalorem amount collected by the port for the past two years for this particular cargo.</p>	<p>(v). Soda ash is a relatively new cargo for Cochin Port, which has started coming regularly, of late. Therefore, there is a need to list this cargo in the schedule of wharfage charges. The parcel size of the soda ash vessels is very low in the range of 3000T. The cargo is coming in 50Kg bags and the port has to deploy a strength of 16 mazdoors per gang for handling the same. The productivity realised for the cargo is very low since the bags are coming in loose form and are not pre-slung. The average productivity per gang per shift is observed to be 100 tonnes. 20% advalorem rate presently levied for this cargo is not sufficient to meet the expenses incurred by the port in handling this cargo. Therefore, it has proposed to levy wharfage @ Rs.25/- per MT for cargo manifested as foreign and Rs.15/- per MT for cargo manifested as coastal. The revenue per tonne of soda ash for the last 2 years is as follows:</p> <table border="1"><thead><tr><th>Year</th><th>Wharfage (In Rs.)</th><th>Quantity (In MT)</th><th>Revenue per tonne (In Rs.)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004-05</td><td>419813</td><td>41213</td><td>10.19</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>521423</td><td>50984</td><td>10.23</td></tr></tbody></table>	Year	Wharfage (In Rs.)	Quantity (In MT)	Revenue per tonne (In Rs.)	2004-05	419813	41213	10.19	2005-06	521423	50984	10.23
Year	Wharfage (In Rs.)	Quantity (In MT)	Revenue per tonne (In Rs.)										
2004-05	419813	41213	10.19										
2005-06	521423	50984	10.23										
<p>(vi). (a). Explain the basis of conversion factor applied for converting the existing per metric tonne rate for timber to per cubic metre basis. Also, clarify why the unit of levy for timber is proposed as Indian cubic metre and not cubic metre as proposed at some of the other major ports. It is not clear why different conversion factors for Timber needs to be prescribed for different countries. In the light of these observations, explain the reasons for introducing the proposed note no. 2(c).</p> <p>(b). With reference to its reply it was pointed that the Scale of Rates of the Chennai Port Trust and the Kandla Port Trust which are the two major timber handling ports prescribe wharfage on timber on per cubic metre basis. In case of Chennai Port Trust, the wharfage for Timber other than logs but including plywood, wood pulp and boards are prescribed on per tonne basis. The COPT was, therefore, advised that unit of levy of this tariff item may be prescribed in cubic metre basis instead of proposing it on Indian cubic metre basis in line with the prescription in the SOR of CHPT and KPT.</p> <p>Further, there is no provision of applying different conversion factors for handling timber from different countries in the Scale of Rates of the two major ports – CHPT and the KPT. The COPT may therefore delete the proposed note 2(c).</p>	<p>(vi). (a). In the Scale of Rates, which was in effect from 1989 to 1998, the wharfage rate for Timber was collected on Indian cubic metre basis, but the unit of measurement was changed to per tonne basis during the general revision effected in January 1999. The COPT is handling timber after a gap of nearly 20 years and it is found that the timber is measured in Cu. M basis. Hence, the unit of measurement has been changed to Indian Cu. M. There are different calculations on the volume of timber adopted by different areas in the globe. Hence, different conversion factors are prescribed for different countries.</p> <p>(b). The port had not handled Timber for the last 30 years. The concessional rates for timber handling were offered based on customer requests. The unit of wharfage was fixed taking into consideration the opinion of the users. The collection of wharfage on this basis has since been going on smoothly. Hence, COPT may be allowed to continue with the same.</p>												

	(vii). The wharfage for Sl. No. 22 to 26 may be proposed based on rate or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo instead of proposing advalorem rate.	(vii). It is in the process of identifying the cost of handling these cargo items. Port shall change these advalorem rates based on tonnage / volume in a phased manner within a period of 5 years. Till then, it has requested to continue the advalorem rates for the four commodities.
	(viii). The proposed note no.3 requires wharfage of goods to be paid before the goods are delivered / shipped. Explain the reasons for exempting the application of this conditionality in case of FCL containers.	(viii). As per the existing Scale of Rates, even for FCL containers wharfage had to be paid before the goods were delivered / shipped. The port wants to merge this wharfage and the lift on and lift off charges collected in the import / export application with the handling charges. Since, handling charges are collected only after the service is rendered i.e. after loading the containers, if this clause is incorporated in the Scale of Rates, it is not possible to implement the collection of wharfage along with the handling charges. At COPT, the consignee engages a CHA for exporting cargo through him. On this basis, the respective CHA in advance make payment of charges to the port. When another CHA approaches the consignee with a lower rate the consignee again assure him the work. On that basis, CHA again files the export application. Thus, two Export Applications are filed by two CHAs and in effect the port has to refund the export application filed by one of the CHA. The process of refund takes quite a long time. In order to avoid this refund of charges, it is decided to collect IA/EA with handling charges bill. Hence, the clause requiring the wharfage of goods to be paid before the goods are delivered / shipped in case of FCL container is deleted from the proposed Scale of Rates. In fact, since the container terminal is handed over to M/s. IGTP, no containers are handled by COPT.
	(ix). (a). Explain the circumstances requiring the COPT to introduce various conditionalities under note no. 5 extending storage facility outside the wharf alongwith the consequential legal implications. Also, explain the legal validity of the undertaking given by the Stevedores / Steamer Agents / Custom House Agents / consignee / import agents at note no. 5(v). It may be specifically explained whether such undertaking will release COPT from its statutory liability as custodian. (b). Since the reply furnished does not explain the legal validity of the undertaking given by the Stevedores / Steamer Agents / Custom House Agents / Consignee / import agents, the COPT was again requested to clarify this point.	(ix). (a). The port introduced the facility of providing storage for cargo outside the wharf in view of the congestion at the wharf and also to attract more cargo to the port. As a result of this initiative, new cargo have started coming to the port. The initiative was introduced since port lost many cargo items due to want of storage space. Wharfage for cargo is recovered before delivery from the storage areas and there is no legal implication on the port due to this arrangement. (b). It has clarified that even though the said undertaking has been obtained from Stevedores / Steamer Agents / Custom House Agents, etc., the statutory liability of port as the custodian of cargo do not cease until it is cleared out of port.
	(x). Explain the reasons for introducing the proposed note no. 8 (xii) for levy of half of the wharfage in respect of some of the cargo items which are at present exempted from levy of wharfage.	(x). The port has not proposed any change in the list of items that are classified as cargo free of wharfage. The proposed wharfage at 50% for goods free of wharfage comes into force only when these goods are landed or shipped at the wharf using port labour and equipment. The note is intended to cover the expenses incurred by the port in handling such goods.
	(xi). Explain the basis of proposing wharfage on vehicles towed into and out of the RO-RO vessels at 50% of the applicable advalorem wharfage.	(xi). Wharfage at 50% of the existing rate for vehicles handled by RORO vessels are proposed in view of the non-involvement of port labour and equipment in such handling. A specific rate reflecting the cost of operations will be introduced during the next revision of Scale of Rates.

(26).	<p>3.3.2. Schedule of Demurrage charges:</p> <p>(i). In case of cargo brought into the port for shipment and subsequently amended to another vessel and shipped, the proposed note no. 3 (i) prescribes levy of demurrage from the date of carting of the cargo till the date of amendment of the vessel's name on which the cargo is alternatively shipped out. The proposed condition does not explicitly mention about the free period applicable for this category of cargo. Demurrage can be levied only beyond the prescribed free period. Please prescribe an explicit provision in this regard.</p>	<p>(i). Any cargo brought into the port for shipment without vessel nomination and subsequently amended to a vessel and shipped out shall pay demurrage from the date of carting of the cargo into the port till the date of amendment of vessel's name. Demurrage for export cargo as per schedule with provision for free days shall apply from the date of amendment. However, cargo not shipped and shut out shall pay demurrage from the date of carting till removal from the Port.</p>
	<p>(ii). The Authority in its last general revision Order had categorically mentioned that the guidelines for remission of demurrage are issued by the Government to regulate exercise of powers given under Section 53 of the Major Port Trusts Act. It is, therefore, not necessary to include such guidelines in the Scale of Rates framed by this Authority. These conditionalities may, therefore, be deleted from the Scale of Rates.</p>	<p>(ii). The guidelines for remission of demurrage may be retained in the Scale of Rates for the purpose of information.</p>
	<p>(iii). Incorporate a suitable condition to exempt payment of demurrage of cargo / containers for such period when clearance could not be effected or delivery of import cargo or shipment of export cargo / container could not take place for reasons attributable to the port.</p>	<p>(iii). The requisite provision is included in the proposed Scale of Rates.</p>
	<p>(iv). In our last general revision Order, the port was requested to rationalise the conditionalities governing demurrage free period in special cases such as period of detention by Customs (other than ordinary process of appraisal) and other Public Authorities. Explain the reasons for proposing to delete the existing conditionalities prescribed at note - 4 allowing free period in such special cases instead of rationalising the same.</p>	<p>(iv). Since long a clause governing demurrage of free period in special case was in vogue in the Scale of Rates of COPT. During 1992, Ministry issued guidelines for waiver of demurrage charges. It was applicable to all ports. When these guidelines came, it was not necessary to have a separate guideline for demurrage on free period for Cochin Port. However, this was not excluded from the subsequent Scale of Rates and both conditionalities are incorporated in the prevailing Scale of Rates. One is the free period in special cases framed by COPT and another is the guideline issued by the Ministry. At present, port has requested to have only one set of guidelines i.e. the guidelines issued by the Ministry for waiver of demurrage charges.</p>
(27).	<p>Schedule 3.4, 3.5 and 3.6: Justify the proposed increase of 40% in the hire charges of the various equipment under these schedules and charges for requisition cancellation in the light of the average deficit of 8% reflected in the cost statement for cargo handling activity.</p>	<p>It has reiterated its earlier submissions that there is a huge deficit in cargo handling activity (other than crude oil) but, the hike has been limited to 40% with a view not to overburden the customers.</p>

(28).	<p>Schedule 4.1. Wharfage for containers:</p> <p>Confirm whether the COPT can handle containers in the port in view of a separate License Agreement entered by it with India Gateway Terminal Private Limited.</p>	<p>As per item No. 7.2(d) of the License Agreement, the Licensor can handle defence cargo vessels and combi-vessels. The Licensor can also handle coastal vessels under conditions mutually agreed upon between the Licensee and Licensor. The rates have been proposed if Cochin Port is required to handle containers as per the above terms.</p>
(29).	<p>Schedule 4.3. Stuffing / Destuffing charges at CFS and Wharfs:</p> <p>(i). Justify the proposed stuffing / destuffing charges at CFS with reference to the cost of services provided.</p>	
	<p>(ii). The Authority has passed an Order on another proposal of the COPT relating to levy of storage and supervision charge at its CFS. This Order is approved for an interim period and is valid till the implementation of the general revision proposal, which is under consideration. The COPT is, therefore, advised to file a separate proposal for the CFS activity immediately or include them in the general revision proposal.</p>	<p>It has agreed to file a separate proposal for storage and supervision charges at its CFS. (We have, however, not received any such proposal so far.).</p>
	<p>(iii). The COPT vide letter No.A-1/F-13/2005/T-1 dated 12 December 2005 with reference to its proposal for introduction of container storage and cargo supervision charges at its CFS had agreed to prescribe a composite rate for stuffing / destuffing charges including the supervision charges while filing its comprehensive proposal. In this regard, please confirm that the proposed stuffing / destuffing charges at CFS are inclusive of the supervision charges. The COPT may consider to prescribe a conditionality explicitly specifying the services provided for levy of this tariff item.</p>	<p>(iii). It has confirmed that the proposed stuffing / destuffing charges at CFS are inclusive of the supervision charges.</p>
	<p>(iv). Review and modify the proposed note no.2 stating that the port shall collect wharfage on LCL cargo and reimburse box wharfage rate to IGTPPL in view of the categorical comment made by the IGTPPL (vide letter No. IGTPPL/TAMP/ 05 dated 1 December 2005) denying this tariff arrangement. The IGTPPL has stated that it shall collect wharfage on FCL and LCL containers handled by it at the RGCT.</p>	<p>(iv). The IGTPPL has cited an inadequacy in their information system to accommodate the mechanism of identifying an LCL container and collect wharfage on the basis of the cargo that is stuffed / de-stuffed. The IGTPPL is recovering only box rate wharfage for containers whether FCL or LCL. It was in this backdrop that COPT decided to recover wharfage on LCL containers that is stuffed / destuffed at its CFS on the basis of the constituent cargo and refund the box rate wharfage to IGTPPL. In the event of recovery of only box rate wharfage for LCL containers, COPT has to part with sizeable revenue on account of wharfage on cargo passing through its CFS for destuffing and stuffing, which is legitimately the income due to the port.</p>
	<p>(v). Please clarify shifting of containers for house keeping. The reasons for introducing the proposed note no.5 about the tariff</p>	<p>(v). The shipping lines after de-stuffing the container keep the container in the area especially adjacent to Q6 baggage where personal baggages are de-stuffed. Once these containers are removed, then only further containers can be stacked for de-stuffing.</p>

	to be paid to the IGTPPL for such shifting may be explained. If necessary, such a condition should be prescribed in the Scale of Rates of IGTPPL.	When there is delay on the part of the steamer agent to remove the containers, space is created by keeping the empty containers to a separate location at two or three highs. Such shifting and stacking of containers is called house keeping. It has however, agreed to communicate to IGTPPL to propose a tariff for this item in its Scale of Rates.
(30).	Schedule 5.1. Floating Crane Charges: (i). The rates for floating crane may be proposed on the capacity range of the equipment instead of prescribing the rates with reference to the names of the floating cranes as advised during the last tariff revision.	(i). The COPT owns only one floating crane by the name F.C. Periyar. This floating crane is mainly used for port operations like lifting of items fallen into the water. It also serves as a repair platform for port's tugs and launches.
	(ii). Justify the proposed increase of 40% for mooring tugs, fire float with reference to the cost of services provided.	(ii). This has been proposed based on the overall cost increase in the vessel related services.
	(iii). Justify the proposed increase of 100% for lifting charges by floating cranes and charges for pilot and other launches with the cost for services provided.	(iii). The increase proposed is based on the increase in the cost of these activities and to discourage hiring of these assets. The increase in lifting charges is necessitated due to the steep increase in fuel cost and the repairs and maintenance cost.
	(iv). Concessional tariff for coastal cargo / containers may be prescribed in case of floating cranes and other equipment which involves ship-shore transfer of cargo / container and transfer from quay to storage yard.	(iv). None of the items for which rates are given in this schedule involve ship to shore or transfer of cargo / container from quay to storage yard.
(31).	40% increase proposed in Schedule Nos. 5.2, 5.3, 5.5, 5.6, 5.8 and 5.13 may be justified with reference to the deficit reflected in the cost statement and with reference to the additional cost involved for the services provided.	The proposed hike in tariff is based on the overall increase in the cost.
(32).	Schedule 5.4. - Licence Fee for use of Port's Bunk and Schedule 5.7. - Licence Fee for Jetties, Piers, etc. (i). Explain the reasons for proposing another 40% increase for this tariff item in addition to applying 5% annual escalation in this tariff for the last two years.	(i). No increase has been proposed in the rates. The rates given in the existing Scale of Rates carries an annual escalation of 5% on cumulative basis. The proposed rates are based on this cumulative hike and are being collected presently.
	(ii). Clarify whether the License Fee for use of port's Bunks and licence fee for jetties, piers will be governed by the new land policy issued by the Government in March 2004. If so, the tariff proposed for these items may be included in your proposal for revision of lease rentals which is proposed to be filed shortly.	(ii). The license fee for use of Port Bunks, Jetties, Piers etc is not governed by the New land Policy Guidelines issued by the Government.
	(iii). The Authority in its last general revision Order had observed that the Licence Fee for use of port's old Bunk (measuring 3.0 M X 2.5 M) is under litigation in the Hon'ble High	(iii). The case is still pending in the court. It has noted the advise given by the TAMP. But has not made necessary modification in its proposed Scale of Rates.

	Court of Kerala. Intimate us the current status of the Court case filed in this regard. Since the matter is sub-judice the COPT was advised to maintain status quo for this particular tariff item.	
(33).	Schedule 5.9. - Charges for use of Port's Dry Dock and Schedule 5.10. Charges for use of Port's Plants and appliances: (i). Justify reasons for proposing 40% increase in the tariff with reference to increase in the cost for services provided.	(i). It is based on the overall cost increase.
	(ii). Also, justify the reasons for proposing a substantial hike of 1100% for fire tender / fire pump (Sl.No.4 under Schedule 5.10.) from existing tariff of Rs.250/- per hour or part thereof to Rs.3000/- per hour or part thereof with reference to increase in the cost of services provided.	(ii). Under the strict safety norms prescribed as a part of implementation of ISPS Standards, the port has upgraded its fire fighting system. Capital investments towards acquisition of new fire tenders were made during the year 2004-05 and overall up gradation of operating facilities are made in line with the safety requirements. The increase in the tariff has been proposed to cover the additional capital investment made in fire fighting facilities and the increased operational cost.
(34).	Schedule 5.12. - Weighing Charges: The existing per tonne rate for use of weigh scale and a fixed rate for issue of weigh certificate is proposed to be merged and a single rate on per tonne basis is proposed which results to almost 400% increase on an average per vehicle. Explain the reasons for proposing such an exorbitant increase in this tariff item as against 40% increase proposed for other tariff items.	A new weigh bridge has been installed and the rates proposed are taking into consideration the investment made and rates prevailing in the nearby areas.
(35).	Schedule 5.14. Toll Charges: Justify the proposed increase in the range of 25% to 60% in respect of Toll charges.	The proposed increase is to cover the additional capital investment made and the increase in operational cost.

6. Since the existing SOR of the COPT was valid for two years i.e. up to January 2006, this Authority at the request of the COPT passed an Order on 27 December 2005 extending the validity of the existing SOR of COPT up to 30 June 2006. Since the case had not matured for final consideration in view of the gaps in the information furnished, the prevailing Scale of Rates were further extended two time and is presently valid till 31 March 2007 or till the implementation of final rates whichever is earlier.

7. A joint hearing in this case was held on 18 July 2006 at the COPT premises. At the joint hearing COPT and the concerned users made their submissions. At the joint hearing, the Cochin Steamer Agents' Association (CSAA) has submitted an unsigned comparative statement of vessel related charges in the neighbouring ports. The COPT made a slide presentation of its proposal at the joint hearing.

8.1. Subsequent to the joint hearing, the COPT has filed revised cost statements with some modification in its proposed Scale of Rates. The revised cost statements updated with 2005-06 actuals reflects the following cost position:

Sl. No.	Particulars	2006-07		2007-08		2008-09		Total Surplus / Deficit for the three years	Average Surplus / Deficit as % of operating income
		Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income	Rs. in lakhs	Surplus / Deficit as % on income		
1.	Port as a whole	(-) 3115	(-) 18%	(-) 3187	(-) 18%	(-) 3822	(-) 21%	(-) 10,124	(-) 19%
2.	Vessel related activity	(-) 1998	(-) 32.08%	(-) 2370	(-) 35.9%	(-) 3149	(-) 51.5%	(-) 7517	(-) 39.8%
	a). Port dues	(-) 981	(-) 86.3%	(-) 1342	(-) 111.7%	(-) 1514	(-) 137.0%	(-) 3837	(-) 112%
	b). Pilotage	(-) 887	(-) 26%	(-) 882	(-) 24%	(-) 1317	(-) 40%	(-) 3086	(-) 30%
	c). Berth hire	(-) 416	(-) 29.9%	(-) 456	(-) 31.1%	(-) 653	(-) 48.3%	(-) 1525	(-) 36%
3.	Cargo related activity	(-) 1993	(-) 23%	(-) 1774	(-) 20%	(-) 1645	(-) 17%	(-) 5412	(-) 20%
	a). Fertiliser	152	35%	178	39%	207	43%	537	39%
	b). Coal and others	(-) 4066	(-) 242%	(-) 4014	(-) 218%	(-) 4067	(-) 201%	(-) 12147	(-) 220%
	c). Crude and POL	1920	30%	2061	31%	2216	32%	6197	31%
4.	Estate Activity	876	41%	957	43%	972	41%	2805	41.6%

8.2.

The modifications proposed by the COPT in its proposed SOR are as follows:

- (i). Wharfage:
- (a). Wharfage rate on certain commodities like Animals, Asbestos, Tamarind, Seeds, Tapioca, Coconut, Sand, Stones, Granite marbles, Paper, Sugar, Synthetic Resin are proposed to continue at the existing tariff level as against 40% increase proposed in its initial proposed.
- (b). Wharfage rate for timber is proposed to be maintained at the existing tariff level i.e. Rs.56/- PMT as against Rs.34/- per Indian cubic meter proposed in the initial proposal.

The COPT has clarified that it had offered concessional rate in respect of pilotage fee for container vessels approved by this Authority in December 2003. This reduced pilotage charge was inadvertently considered in its proposed Scale of Rates filed in November 2005 instead of the proposed modified rates. The COPT has therefore, requested to read the Schedule of pilotage fee in respect of container vessels as follows:

Sl. No.	Size of Container	Rate per GRT	
		Container Vessel	
		Coastal (Rs.)	Foreign (US \$)
1.	Up to 30000 GRT	14.1372	0.5100
2.	30001 to 60000 GRT	11.3098	0.4080
	Minimum Charge	424116	15300
3.	60001 and above	9.8960	03570
	Minimum Charge	678588	24480

- (iii). Subsequently, the COPT has proposed 40% increase in the pilotage fee for both container vessels and other vessels over the earlier proposed rates tabulated above in view of the deficit position reflected in this activity cost statement which was inadvertently assumed to be in surplus by the port.

8.3. The COPT's letter proposing certain modification in its Scale of Rates proposed earlier was circulated to the concerned user / users organisations. The Cochin Steamer Agents' Association (CSAA), the Shipping Corporation of India (SCI) and the Cochin Custom House Agents Association (CCHAA) have furnished their comments. The SCI has reiterated the points made by CSAA. The CCHAA has reiterated its earlier submission that the proposed rates are higher in comparison to the rates levied at the neighbouring ports. These comments were forwarded to the COPT. The COPT has furnished its comments thereon.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The actual traffic handled exclusively by the COPT during the year 2005-06 is reported at 11.40 Million Metric Tonne (MMT). As against this, the traffic for the years 2006-07 is projected at 11.32 MMT as per the Budget Estimates. The COPT has subsequently stated that as per the Revised Estimates, the traffic for the year 2006-07 is 11.62 MMT.

The port has not furnished updated cost statement as per the RE. As the difference is not significant, this analysis is based on the figures projected in the Budget Estimates for the year 2006-07. This will not have any impact on the outcome since the cost position for the years 2007-08 and 2008-09 are relied upon deciding on the tariff revision applicable for this cycle.

The traffic for the years 2007-08 and 2008-09 is projected at 11.75 MMT and 12.17 MMT respectively. It has confirmed that the traffic forecasts are in accordance with the five year plan projections. The growth in the traffic is estimated at 3.8% and 3.6% for the years 2007-08 and 2008-09 respectively over the estimates of the respective previous years.

In the revised cost statement submitted subsequently, the container traffic likely to be handled by the BOOT operator, India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) is considered at 2.65 lakhs TEUs and 2.92 lakhs TEUs for the years 2007-08 and 2008-09 respectively which is same as those considered in the initial tariff fixation of the IGTPL.

In the absence of any other reliable data and also recognising that IGTPL and none of the users organisations have raised any pointed objections on the traffic estimations made by the COPT, this Authority may rely on the traffic projections made by the COPT for the years 2007-08 and 2008-09 for the purpose of this analysis.

However, if any undue advantage is found to have accrued to the COPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

- (ii). (a). The income likely to accrue from the sale of electricity to the lessees / licencees within the port area is excluded from the operating income on the grounds that it does not relate to the port operations. The port has submitted that the port is a licensee of the Kerala State Electricity Board and hence the distribution of power in the port area is carried out by the COPT. It has reported that the Kerala State Electricity Regulatory Commission (KSERC) monitors electricity tariff taking into consideration the relevant revenue and cost elements. Hence, the revenue earned, expenditure / overhead charges and the relevant net block pertaining to the electricity supplied to outsiders has been excluded while preparing the cost statements.

It is relevant here to recall that in the last tariff revision of the January 2004, the port did not factor any such adjustment for electricity distribution to outsiders. The review of the performance of the past period is to be done with reference to the position considered during the last tariff revision without any change in the approach followed. Accordingly, for the purpose of the analysis of the surplus / deficit for the past period, the figures reported in the Annual Accounts for the years 2003-04 to 2005-06 and Revised Estimates 2006-07 are considered maintaining the position considered in the last tariff Order.

However, for the future period, the estimates furnished by the port which exclude the income, expenditure and net block pertaining to the electricity supplied to outsiders are considered.

- (b). The port has also excluded the income pertaining to staff quarters from the estate income. The expenditure relating to staff quarters is, however, not excluded.

Both rent from staff quarters and the relevant expenditure are considered in this analysis. In the absence of availability of income estimation from staff quarters separately for the years 2007-08 and 2008-09, it is considered at the level estimated in B.E. for the year 2006-07 and escalated by 2% per annum.

Be that as it may, the argument of the port that the income / expenditure on staff quarters is not related to the port operations may not be correct. Though it may not be directly related to the port operations, the quarters provided to staff is for employees who are involved in the operations of the port. It would have been more appropriate to apportion the expenditure relating to staff quarters to all the activities based on the number of employees deployed in the relevant activity. The COPT is advised to follow this approach while filing the proposal for the next tariff review.

- (c). The COPT has estimated the income applying an exchange rate of Rs.44.89 per US dollar. Stating that fluctuation of exchange rate is volatile, the port has not kept provision for exchange rate fluctuation in income projections. The conversion of dollar denominated tariff in Indian Rupees for the purpose of estimation of operating income depends on the prevailing exchange rate at the time of finalisation of the tariff case.

This Authority follows a uniform method of considering the exchange rate prevailing at the time of finalisation of tariff cases for conversion of dollar denominated rates in Indian Rupee for estimation purpose. Accordingly, estimated income from dollar denominated vessel related charges has been updated considering the prevailing exchange rate of Rs.44.60 per US dollar.

- (d). The estimated vessel related income for the year 2008-09 is scaled down by 7.3% despite projecting 3.6% growth in the traffic. This is because the port expects the main line vessels with higher GRT to call the port during the year 2008-09. The vessel related income in the year 2008-09 is estimated to reduce since concessional tariff are to be offered in respect of mainline container vessels as per the directions issued by the Ministry of Shipping vide letter dated 3 March 2004.

The COPT has not proposed any specific concessional tariff arrangement for mainline container vessels in its proposed Scale of Rates. In any case, reduction anticipated in the income due to concessional tariff proposed to be offered for a particular category of vessel need not be compensated by allowing tariff hike for some other categories of vessels.

The current exercise is for tariff revision based on assessment of the surplus / deficit at the prevailing level of tariff. That being so, the vessel related income for the year 2008-09 is estimated to increase to the extent of the growth in the traffic anticipated during this year over the respective previous year.

- (e). The aggregate of the operating income of individual vessel related sub-activities does not match with operating income estimated in the relevant activity-wise cost since the operating income from Dredger Nehru Shatabdi and others is not included in the sub-activities on the grounds that they are miscellaneous service.

Since the estimation of expenditure includes the cost of offering services relating to Nehru Shatabdi dredger and other miscellaneous services, similar position should be reflected in the income estimation also.

The operating income relating to Nehru Shatabdi dredger and other income as reflected in the reconciliation statement furnished by the port are accordingly included under the head port and dock facility where the port has accounted the operating cost relating to these services.

- (f). Subject to the above modification, the income estimations furnished by the COPT are relied upon in this analysis. If, however, it is observed at the time of the next review that the actual income varies substantially from the estimations considered herein, the advantage accrued on account of such wrong estimation will be set off in future tariff revision / review as per the revised tariff guidelines.
- (iii). (a). The COPT receives revenue share from the private operator, India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL). The actual revenue share received from IGTPPL for the year 2005-06 is reported at Rs.16.15 crores. The projections made for the subsequent years were earlier based on figures given in the Project Report submitted to the Ministry. Subsequently, in the revised cost statement the port has estimated the revenue share for the years 2006-07 to 2008-09 at Rs.19.68 crores, Rs.21.36 crores and Rs.23.49 crores respectively based on the traffic estimation of the IGTPPL certified by the Cochin Port while fixing the initial tariff of the private operator. The COPT has not furnished any detailed computation of the revenue share receivable from the COPT.

It has clarified that the revenue share is estimated proportionately on the actual revenue share earned during the year 2005-06 over the traffic projection of the IGTPPL for each of the years 2006-07 to 2008-09. Based on the clarification furnished by the COPT, the revenue share estimated by the COPT for years 2006-07 to 2008-09 is relied in this analysis subject to inclusion of revenue share receivable on the on-board stevedoring charges as explained subsequently.

- (b). The COPT has not considered the revenue share likely to accrue on account of on-board stevedoring charges collected by the IGTPPL. The initial tariff of the IGTPPL approved by this Authority did not include the tariff for on-board stevedoring charges. The tariff for this service was approved by this Authority separately in May 2006 based on the proposal received from the operator. To a specific query with reference to revenue share likely to accrue from the on-board stevedoring charges, the COPT has clarified that the IGTPPL has not agreed to remit the revenue share on this tariff item and discussions are being carried out to settle the issue. Since the matter is pending, the revenue share on this tariff item has not been considered by the COPT in the cost statement.

It is relevant here to note that the License Agreement entered into between COPT and IGTPPL specifically requires the Licensee to pay revenue share on any income which accrues from the rates notified in the Scale of Rates. Accordingly, the COPT is entitled to collect revenue share on the income from this tariff item since the rate forms part of the Scale of Rates approved by this Authority.

Revenue share receivable from the IGTPPL on account of on-board stevedoring charges is, therefore, considered in the modified cost statement prepared by this Authority. In the absence of any estimates from the COPT, the revenue share is estimated based on the tariff approved by this Authority for the container traffic projections.

- (c). The entire revenue share receivable from the IGTPL was earlier accounted as income under the cargo handling activity.

Creation and maintenance of a separate escrow account for revenue share / royalty receipts is mandated by the Government policy as contained in clause 2.8.3. of the revised tariff guidelines from the year 2005-06. On being pointed out about the government policy guidelines in this regard, the COPT in the revised cost statement has decided to create and maintain a separate Escrow account from the year 2006-07 onwards. The COPT has not reported cost of surplus labour and, therefore, no provision to meet the concerned expenditure from the royalty receipts is made. The entire revenue share receivable from the IGTPL from the year 2006-07 onwards is proposed to be transferred to an Escrow Account created for this purpose. Though the COPT has stated that the Escrow Account is proposed to be created from the year 2006-07, in the cost statement, it has transferred the revenue share receivable in the year 2005-06 also to the Escrow Account.

The entire revenue share received / receivable from the IGTPL for the years 2005-06 to 2008-09 to the tune of Rs.90 crores is lying unutilised in the Escrow account in the absence of any plan of the port to deploy these funds to meet the infrastructure development of the port. It is admitted that the COPT have time limit upto five years to utilise the balance in the Escrow Account for infrastructure development / modernisation of the port.

Though the treatment of revenue share given by the COPT is as per the revised tariff guidelines, it is significant to note that during the last tariff revision the sub-activity relating to container handling reflected a net surplus position and partly cross-subsidised the deficit arising in the general cargo activity. The treatment given by the COPT in the current tariff revision exercise by transferring the entire revenue share receivable from the IGTPL to the escrow account is likely to have significant impact on the general cargo activity and also on the overall cost position of the port. As admitted by COPT, it may not be possible to phase out the cross-subsidisation at one go. Even the revised tariff guidelines, recommends to phase out the cross-subsidisation in a gradual manner.

In view of above position, and also recognising the substantial deficit in the general cargo activity, part of the revenue share i.e. 44% based on the position obtained during the last tariff revision is accounted in current revenue for the purpose of cross-subsidisation of the general cargo activity.

Accordingly, revenue share to the extent of Rs.7.17 crores, Rs.10.58 crores, Rs.10.78 crores and Rs.11.85 crores for the years 2005-06 to 2008-09 respectively are considered for cross-subsidising the deficit in the general cargo activity. The balance revenue share is to be maintained in the Escrow Account.

- (iv). The revised tariff guidelines require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. The COPT has computed the depreciation on assets based on straight-line method following the life norms prescribed by the Ministry of Shipping.

The COPT has submitted that impact of the depreciation computed as per the Companies Act at an average rate of 10% will be higher than the depreciation on straight line method based on life norms prescribed by the Ministry of Shipping. This argument of the port may not be correct since the Companies Act prescribes different range of depreciation rates for various group of assets and not a uniform rate of 10%.

Nevertheless, since this is the first exercise of the port filing a proposal as per the revised tariff guidelines, this Authority accepts the computation of

depreciation as furnished by the port for this tariff validity period. The COPT is advised to comply with the revised tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal.

- (v). (a). The operating expenditure including management and general overheads for the years 2006-07 is estimated to increase by 9.1%, 6.4% for 2007-08 and 4.3% for the year 2008-09 over the estimates of corresponding previous years.

In terms of the revised guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI for the financial year 2005-06 has been reported at 4.5%. Increase in the traffic projections is found to be insignificant and recognising that most of the cost elements are fixed in nature, it is not found necessary to adjust the estimate for growth in the traffic growth.

The estimated total operating cost for the year 2006-07 exceeds the stated level of annual escalation of 4.5% in view of increased dredging cost estimated in this year. The actual dredging cost for the year 2005-06 is reported to be Rs.29.27 crores which is estimated to increase by Rs.2.5 crores i.e. at Rs.31.77 crores in the year 2006-07 as per the Budget Estimates. The Annual Accounts for the past period also report dredging cost to the tune of Rs.31.40 crores in the year 2003-04 and Rs.37.64 crores in the year 2002-03. In view of the submissions made by the COPT and the position obtaining for the past period, the dredging cost as estimated in the Budget Estimates is considered in the cost statement for the year 2006-07. Except for this cost element, annual escalation in the overall operating cost and the management and general overheads is restricted to 4.5% over the actuals reported for the previous year 2005-06.

- (b). The operating expenditure (including management and general overheads) for the year 2007-08 is estimated to increase by 6.4% over the actuals of the previous year. The COPT has clarified that the escalation estimated beyond the permissible level in this year is on account of the provision made for the expected wage revision. Though it had initially considered the impact of wage revision at 30% of the salaries and the wage cost, the port has confirmed that in the revised cost statements furnished the impact of wage revision is considered at 15% only. It has, however, not furnished any detailed computation in support of this estimation. The salaries and the wage cost as per B.E. 2006-07 is estimated at Rs.53 crores. The escalation in operating expenditure excluding the impact of wage revision at 15% on the salaries and wage cost estimated for the year 2006-07 is found to be within the admissible limit of 4.5% per annum. That being so, the expenditure as estimated by COPT for the year 2007-08 is considered in the cost statement.

- (c). The annual escalation in the operating expenditure (including management and general overheads) for the year 2008-09 is 4.3% which is within the admissible limit of 4.5% and hence is accepted.

- (vi). As per the revised format for submission of tariff proposals, the cost of dredging is required to be allocated between the port dues and the berth hire based on the quantity of the silt dredged. As against this, the COPT has allocated 2/3rd of the total cost of dredging to the POL handling sub-activity on the ground that this dredging is incurred exclusively for the maintenance of required deep draft for the Oil Tanker Vessels. It has clarified that if maintenance dredging cost is shown in the vessel related activity, it will show a substantial deficit calling for further steep hike in the proposed vessel related tariff. The Container Shipping Lines Association has endorsed the treatment given by the port.

The basis of allocation of dredging cost by the COPT may not be in line with the basis prescribed in the revised cost format. However, if this cost is entirely considered under the vessel related activity, all those vessels, which may not derive any benefit of increased draft may have to bear the burden of the hike in tariff. As far as POL vessels are concerned, the approach adopted by the COPT enable them to enjoy the benefit of cross-subsidisation flowing from surplus making POL cargo handling activity.

It is relevant here to mention that while fixing the wharfage rate for crude and iron ore handled by the two major users at the New Mangalore Port, all the vessel related cost including the relevant portion of the dredging cost and the handling cost are considered together for arriving at the per tonne wharfage rate so that the cost of maintaining deeper draft for the larger size oil and ore vessels will not be passed on to the small vessels which may not require such depth.

In view of the above position, the treatment given by the COPT is considered in this analysis. This apportionment is allowed only for the purpose of analysis of the net surplus / deficit position in view of the submissions made by the port and it does not result in any increase in the existing charges of crude and POL.

The COPT is advised to file a separate cost statement for crude oil for cargo and vessel related activity together at the time of the next tariff revision as done by some other major port like the Visakhapatnam Port Trust and New Mangalore Port Trust in respect of the major commodities handled by the port.

- (vii). The estimated pension amount of Rs.41.61 crores and Rs.42.18 crores payable by the COPT during each of the years 2007-08 and 2008-09 respectively is considered under the head Finance and Miscellaneous Expenditure (FME).

The contribution to the Pension Fund is estimated at Rs.48 crores and Rs.54 crores during the corresponding years which is not considered in the estimates. It has confirmed that one time expenses such as VRS compensation, arrears of wages / pension are not included under this head.

- (viii). (a). The port has projected addition to the gross block to the extent of Rs.43.00 crores in 2006-07, Rs.4.00 crores in 2007-08 and Rs.5.00 crores in 2008-09.

The balance in the Escrow Account created out of the revenue share receivable from the IGTPPL is Rs.22.23 crores, Rs.37.52 crores and Rs.54.30 crores at the end of each of the financial years 2006-07 to 2008-09 after providing for cross-subsidisation of the general cargo activity as already explained. The COPT has not furnished any plan for deploying the funds from the Escrow Account for the infrastructure development / modernisation of the port.

The addition of Rs.33 crores proposed to the gross block towards capital dredging in the year 2006-07 is envisaged for container vessels. This project is, however, proposed to be financed out of the Government of India loan.

As per the tariff guidelines, the port is allowed to utilise the balance in the Escrow account within five years period for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities. No further adjustment in the Escrow Account balance is, therefore, done in this analysis. The balance in the Escrow account will, however, be added back to revenue of the port trust for the next review of tariff if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilised for the stated purpose within the time limit specified in the revised tariff guidelines.

The COPT should furnish the accounts of Escrow Account at the end of this validity cycle to enable this Authority to review the position of the receipts and utilisation made from this Escrow Account.

- (b). The COPT has not furnished any assessment of the additional capacity to be created or increase in the traffic on account of the proposed additions to the gross block. It does not anticipate any significant reduction in unit operating cost on account of the proposed additions to the gross block since most of the assets are of replacement nature. The COPT, however, expects some improvement in operational efficiency due to replacement of the existing assets, but the same has not been quantified.
- (c). The COPT has confirmed that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net-block. The assets, which have been disposed off or decommissioned, have been excluded from the net block. The COPT has confirmed that the assets relating the electricity distribution to the customers are excluded from the net block. The Annual Accounts for the year 2005-06 also confirms that the assets transferred to the IGTPPL are excluded from the net block and suitable accounting treatment is given for the differential in the transfer price of such assets.
- (d). The working capital is reported to be negative. The COPT has considered the negative working capital in computation of the capital employed. Generally, in case working capital shows a negative balance it is taken as nil for the purpose of computation of return on capital employed. The same approach is adopted in this case also.
- (e). The assets are classified into business assets and business related assets. In the absence of anything contradictory available on record the classification of assets by the COPT as business assets and business related assets is relied upon for the purpose of this analysis. Though the COPT has done this classification, in the consolidated cost statement it has not included the business related assets under the capital employed. Likewise, Return of Capital Employed (ROCE) on such business related assets is also not factored in the cost statement. The cost statement filed by the COPT is revised to incorporate the business related assets for the computation of capital employed as well as ROCE.

Since the breakup of the business related assets is not furnished activity-wise, the written down value of the assets is apportioned to all the activities based on the ratio of management and general overheads assuming that these are management and general administration assets.

- (f). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilisation factor of the capacity of the port. The COPT has assessed the capacity of the port at 13.5 million tonnes for the years 2005-06 to 2008-09 excluding cargo / container likely to be handled by the BOOT operator.

The capacity utilisation for the traffic projected works out to be more than 60% for the years 2005-06 to 2009-10. As per the revised tariff guidelines, the COPT is entitled to full return on capital employed since the capacity utilisation is more than 60%. Accordingly, return on capital employed is computed by the COPT at 15% on the business assets and at 6.34% on the business related assets. As per the review done in May 2006, return on the business related assets is allowed at the prevailing risk free rate of 7.4% instead of 6.35% considered by the COPT and included in the consolidated cost statement as well as activity-wise cost statements.

- (ix). The Scale of Rates of COPT was last reviewed in January 2004 relying on the estimated cost position for the years 2003-04 and 2004-05. The cost statement as per the last tariff Order reflected a marginal surplus of Rs.160.09 lakhs and Rs.776.49 lakhs for the years 2003-04 and 2004-05 respectively. This worked out to 2% average net surplus after admissible cost and return. No upward revision was approved in the last tariff Order.

Clause 2.13 of the tariff guidelines mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major ports at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The COPT has furnished an analysis of the actuals for the past period 2004-05 and 2005-06 with reference to the estimates considered in our tariff Order. The analysis for the past period furnished by the COPT is modified with reference to the following:

- (a). The estimation of vessel related income, depreciation, capital employed and return on capital employed considered in the past period analysis by the COPT is not as per the estimates considered in last tariff Order which has been corrected.
- (b). The actuals relating to operating income, operating cost, allocated management and general overheads and depreciation have been considered as reflected in the respective Annual Accounts.
- (c). As already mentioned earlier, the income and expenditure on electricity distribution are considered for assessment of actual performance.
- (d). In case of finance and miscellaneous income, the interest on investments and items relating to previous year are excluded for all the years under consideration. In respect of finance and miscellaneous expenditure, interest on loans, items relating to previous year, ex-gratia VRS, fringe benefit tax and various provisions as per the breakup furnished by the COPT have been excluded. As regards the Pension Fund, the COPT has reported the actual pension payments during each of the years 2003-04 and 2004-05 at Rs.3600 lakhs and Rs.4200 lakhs as against the contribution to the Pension funds reported at Rs.4086.90 lakhs and Rs.5200 lakhs in the respective Annual Accounts. The actual pension payment reported by the COPT in its cost statement is considered for the analysis of past period cost position.
- (e). The value of net block of fixed assets as contained in the Annual Accounts has been considered.
- (f). During the last tariff revision, since the working capital was found to be negative, it was considered as nil and return was allowed on the net fixed assets. This position is maintained with reference to the actuals reported by the COPT.
- (g). The port has continued to levy the tariff approved in last Order for the period subsequent to 2004-05 also. Since no estimates for the years 2005-06 are available for the purpose of comparison, the actuals reported in the Annual Account for the year 2005-06 are considered to assess the net surplus / deficit.

It is relevant to mention that by the time this Order is implementable only about a month is left in the year 2006-07. Hence, it is appropriate to consider this year also as part of the past period. The cost position as assessed by the COPT subject to the modification done for reasons explained in the above analysis is considered.

Since this analysis is done based on the estimates for the year 2006-07, the actual position shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the revised tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

- (h). The general approach followed during the last tariff Order is considered for the purpose of assessing the net surplus / deficit for the years 2005-06 and 2006-07 also. The treatment of revenue share receivable from IGTPPL for the years 2005-06 and 2006-07 is already explained in this analysis earlier. The

Return on capital employed is allowed as per the revised tariff guidelines introduced from 31 March 2005.

The net fixed assets as indicated by the COPT in the Form 4A is considered as capital employed for the year 2005-06 and 2006-07 in view of some adjustment done by the COPT in the cost statement which is not factored in its Annual Accounts for the year 2005-06.

- (i). A summary of net surplus / deficit after allowable return on capital employed for the past period subject to the above discussions is as follows:

(Rs. in lakhs)	
2003-04	(-) 342.14
2004-05	(-) 761.83
2005-06	(-) 959.98
2006-07	(-) 2259.56
Total	(-) 4323.51

The net deficit of Rs.342.14 lakhs in the year 2003-04 and Rs.761.83 lakhs deficit in 2004-05 is mainly due to reduction in the actual vessel related income vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order. This Authority in the last tariff Order had anticipated the revenue from the vessel related tariff to reduce in view of change in the unit of levy of berth hire from 8 hour basis on one hour basis and hence the surplus reflected in the last tariff Order was left unadjusted.

For the years 2005-06 and 2006-07, the deficit of Rs.32.19 crores is mainly due to the handing over the container handling activity to the private operator resulting in reduction in its container handling income. The port is expected to earn a revenue share of Rs.40 crores from the IGTPL for these two years together out of which Rs.17.75 crores is reckoned as a revenue and Rs.22.25 crores has been transferred to the escrow account.

The deficit is mainly notional due to segregation of revenue share income received from the private operator. It may not be necessary to adjust this loss in the future tariff.

- (x). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2007-08 to 2008-09 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to (d)**. The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements are tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)			Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income		Avg. surplus / deficit %
		2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	
1.	Port as a whole	18902	19784	38686	(-)2725	(-)2471	(-)5196	(-)14%	(-)12%	(-)13%
2.	Port and Dock facility	6555	6805	13361	(-)2608	(-)2633	(-)5240	(-)40%	(-)39%	(-)39%
	(a). Port Dues	1502	1570	3072	(-)1111	(-)1112	(-)2223	(-)74%	(-)71%	(-)72%
	(b). Pilotage	3596	3725	7321	(-)983	(-)985	(-)1968	(-)27%	(-)26%	(-)27%
	(c). Berth Hire	1458	1510	2968	(-)514	(-)536	(-)1050	(-)35%	(-)36%	(-)35%
3.	Cargo handling activity	10086	10607	20693	(-)1004	(-)738	(-)1742	(-)10%	(-)7%	(-)8%
	(a). Fertiliser	451	481	932	146	178	324	32%	37%	35%
	(b) Coal and others	2917	3210	6127	(-)3096	(-)3025	(-)6121	(-)168%	(-)149%	(-)159%
	(c). Crude	6718	6916	13634	1946	2109	4055	29%	30%	30%
4.	Estate	2260	2372	4632	888	899	1787	39%	38%	39%

It is evident from the table above that the port as a whole shows an average deficit of 13% for the two years under review.

The port and dock activity reflects an average deficit of 39% and the cargo handling activity is in deficit to the tune of 8%. In view of the overall deficit position, there is a case for upward revision in the tariff as discussed hereinunder:

- (a). The sub-activities fertiliser and crude under the cargo handling activity are in surplus to the extent of 35% and 30% respectively. The surplus of Rs.43.79 crores in these two activities cross-subsides the deficit activity of coal and the general cargo leaving an uncovered deficit of Rs.17.42 crores.

The port has rightly not proposed any increase in the crude including POL and fertilisers handled at Q10 berth in view of the surplus position reflected in these activities.

A detailed analysis will reveal that the deficit in the cargo handling activity is because of allocation of two third of dredging cost mainly attributable to POL vessels. As a result, the cross-subsidy available from crude activity to general cargo during the last tariff revision is reduced to that extent. As rightly stated by the COPT, if this adjustment was not done, there would have been substantial deficit in the vessel related activity and all the categories of the vessels may have to bear the burden of dredging which is mainly for the benefit of the crude vessels.

The port has proposed 40% increase in the wharfage rate of coal, general cargo, storage charge, container wharfage rate and other miscellaneous activities to bridge the deficit in the cargo handling activity. Though the cargo handling activity as a whole reflects a deficit of 8% only, the deficit of Rs.17.42 crores is to be bridged by increasing the rates for general cargo, coal and other miscellaneous activities which calls for an upward revision in the rates for these items.

In view of the above position, the proposed increase of 40% in the wharfage rate of coal and general cargo, storage charge and other miscellaneous activities is approved. Significantly, the share of traffic of the commodities which will bear the increase in rates is less than 20% of the total traffic of the port.

- (b). The vessel related activity shows a deficit of 39% i.e. Rs.52.40 crores for the two years under consideration. All the sub-activities within the vessel related activities are in deficit. The estate activity shows a net surplus of Rs.17.87 crores for both the years under consideration. As per Clause 2.11.5. of the revised tariff guidelines, estate activity can contribute to meet the deficit in the port operation. Even during the last tariff revision, the estate activity cross-subsidised the vessel related activity. In view of the huge deficit in the vessel related activity, if the entire surplus in the estate activity is taken to cross-subsidise the deficit in the vessel related activity, then the balance deficit remaining in the vessel related activity will be to the tune of Rs.34.54 crores for both the years under consideration. This means effectively, the vessel related activity would have to be increased by around 26% to bridge this deficit. Recognising the fact that the estate rentals of the Cochin Port Trust is already overdue for revision, the increase in revenue in the vessel related activity is required to the extent of 23% of the operating revenue. In view of the sliding structure of rates, this revenue gap can be bridged by increasing the existing rates by 28% with rationalised tariff structure as per the revised guidelines except in case of berth hire which is discussed subsequently in this analysis.

- (c). The port has proposed to rationalise berth hire with single rate for each group of five berths instead of existing six tier structure. A comparison of the

existing six tier berth hire charges vis-à-vis the single berth hire charges shows an increase in the range of 30% to 72% for vessels of 10001 GRT to 15000, 15001 GRT to 30000, 30001 GRT to 60000 and 60001 GRT and above at general cargo berths, oil berths and coal berths. For vessels at container berths, the proposed berth hire will result in 40% increase for lower GRT vessels upto 15000 GRT, 72% increase for vessels in the range of 15001 GRT to 60000 GRT and increase of 40% for vessels above 60000 GRT. Since the impact of the proposed berth hire charges was found to be substantial for certain categories of vessels, the COPT was requested to propose suitable slab structure to smoothen the impact. The COPT has, however, not made any attempt to smoothen the impact by proposing the rationalisation in a gradual manner. Despite reminder it has also not furnished the requisite statistical details sought for each of the existing berths to enable us to prescribe a suitable rationalised tariff structure to smoothen the impact as has been done in the case of the Visakhapatnam Port Trust, Mormugao Port Trust, etc. Since the requisite details is not furnished, the exact impact of the proposed rationalisation on its revenue stream cannot be determined. It is not found appropriate to approve the tariff structure proposed by the COPT without understanding the impact of the rationalisation in the tariff structure.

Moreover, most of the users have also objected to the single berth hire proposed by the COPT. In fact the Container Shipping Lines Association India (CSLA) has specifically mentioned that the proposed berth hire will lead to 68% increase in berth hire charges for the slabs 15001 to 30,000 GRT which constitute predominant category in case of container vessels calling at the Cochin Port.

Recognising that the impact is significant on some of the vessels and in view of the objections raised by the user associations, the existing six tier structure in the berth hire is allowed to continue.

Since rationalisation in tariff structure may lead to some additional revenue based on the analysis done at other major ports, the increase in the existing berth hire is restricted to 20% instead of 28% approved for other vessel related charges. The COPT is advised to file a separate proposal to rationalise this tariff item as per the revised tariff guidelines with the impact evenly distributed. While formulating such a proposal, the port must ensure that the total impact on the revenue stream does not exceed 28% at the tariff level prescribed in 2004 Order.

The remaining deficit of around Rs.5 crores may get set off when the estate rentals are revised as and when the COPT files a proposal in this regard.

- (xi). The existing Scale of Rates prescribes single slab rate for different categories of vessels on per GRT basis. This is in line with the revised tariff guidelines. The port has proposed to increase the existing port dues by 40%. In view of the analysis already explained, the increase in the port dues is allowed to the extent of 28%.
- (xii). The COPT has proposed a rationalised pilotage fee structure on three tier with sliding rates in line with the revised tariff guidelines. In the initial proposal, the COPT had not proposed any increase in the pilotage fee assuming that it is a surplus activity though the cost statement reflected a deficit position. Subsequently, in the revised proposal, it has proposed 40% tariff increase in this item also in view of the deficit position under this activity.

The port has clarified that in case of the container vessels it had inadvertently applied the rationalised tariff on the concessional tariff allowed by the port. In the revised proposed SOR, 40% hike is proposed on the rate prescribed by this Authority in the last tariff revision.

The COPT has considered the existing rate applicable for 15001 to 30,000 GRT as the base and then proposed 40% increase thereof with sliding rates for the subsequent slabs in line with the revised tariff guidelines.

At the proposed tariff level, there will be 130% increase in case of vessels below 3000 GRT, 62% and 49% increase in case of vessels between 3000 to 10000 GRT and 10001 to 15000 GRT respectively, 40% impact on the vessels in the range of 15001 to 30000 GRT and 19% on the next slab and so on over the existing rates for container vessels. The impact for other vessel is also in the similar range.

Since the impact was found to be significant on account of rationalisation, an analysis was done to smoothen the impact. Based on the statistical information furnished by the COPT, weighted average rate per GRT at the existing tariff level is derived at and 28% increase thereof is considered to arrive at the base rate for the first slab.

It is relevant to mention that as per the revised tariff guidelines, the pilotage fee need to be prescribed in three tier slabs with sliding rates for incremental GRT. Accordingly, for the subsequent slabs, sliding rates are proposed for incremental GRT in line with the revised tariff guidelines as has been done in the case of the Visakhapatnam Port Trust, New Mangalore Port Trust, etc.

As per the existing rates, the bigger size vessels pay more pilotage fee as compared to the smaller size vessels because the unit rate of pilotage fee increases with the increase in GRT of the vessels. The rationalisation envisaged in the revised tariff guidelines, however, requires the larger size vessels to bear a lesser unit rate.

At the tariff level approved, the increase will be 40% in case of vessels in the range of 3001 to 10000 GRT, 29% and 19% increase in case of vessels between 10001 to 15000 GRT and 15001 to 30000 GRT respectively, 3% impact on the vessels in the range of 30001 to 60000 GRT and a reduction of 10% for vessels above 60000 GRT over the existing tariff prescribed by this Authority in case of container vessels. The pilotage fee for vessels other than container vessels are also allowed to increase only to this extent for the various slabs.

The COPT has proposed to introduce minimum pilotage on the grounds that sliding rates are proposed in its SOR. It has not applied the sliding rates on the incremental GRT. As already mentioned earlier, in the revised SOR to be approved, the sliding pilotage fee is prescribed only on the incremental GRT. In view of this, it is not found necessary to separately prescribe the minimum pilotage fee.

- (xiii). The penal interest on delayed payments by users and refunds by major ports has been proposed at 12.5 % in the revised proposed Scale of Rates. The prevailing PLR of the State Bank of India (SBI) is reported at 11.5%. Accordingly, the proposed provision relating to penal interest rate for delayed payment by users and refund by the major ports is updated at 2% above the prevailing PLR as per clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines.
- (xiv). The port has proposed to introduce a provision prescribing a time limit of six months for submitting the refund claim by the port users with all the documentary support. It has also incorporated a provision to state that port shall itself consider to refund dues collected in excess or in case of error in the bill. Such a provision is not prescribed in the SOR of any other major ports. Since the proposed provision is more of clarificatory nature with an intention to avoid any ambiguity and also recognising that none of the users have raised any objection, the introduction of the proposed provisions is allowed to be incorporated in its SOR provided it does not contradict the relevant provisions prescribed in the Major Port Trusts Act, 1963.
- (xv). Users should not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the port as stipulated in Clause 2.15 of the revised guidelines. As agreed by the COPT, a suitable note in this regard is incorporated in the revised Scale of Rates.

- (xvi). The COPT has incorporated general conditions relating to the concessional tariff applicable for coastal vessels / cargo / container. It has, however, not incorporated the condition that in case cargo from foreign port lands at COPT for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied. The relevant provision is incorporated in the general terms and conditions in its Scale of Rates.
- (xvii). Clause 2.14 of the revised tariff guidelines recommends that the port equipment should be insured and the cost of insurance premium is included as a cost in the tariff fixation exercise. In the event of damage, the extent to which the insurance claim admitted by the insurance company should not be recovered as item of cost in the tariff computation.

While dealing the tariff revision proposal of one of the other major ports, it is understood that the Secretary (Shipping) in an Indian Ports Association (IPA) meeting held on 15 October 2005 has advised all major ports to adequately cover the port assets.

On a specific query in this regard, the COPT has clarified that all its equipment are not insured. The insurance premium paid during the last year is reported to be Rs.11.86 lakhs and the estimates for the year 2006-07 is also of similar level. Since the port equipment are not fully insured, it has requested to continue with the existing provision of recovering the cost of damage caused to the equipment from the users. In view of the submissions made by the port, the existing relevant provision is allowed to continue. The COPT is, however, advised to take adequate insurance cover and include the insurance cost in the tariff fixation in line with the revised tariff guidelines at the time of the next tariff revision along with suitable modification in the relevant provision.

- (xviii). The COPT has proposed concessional tariff for coastal vessels / cargo not exceeding 60% of the tariff prescribed for normal cargo / container / foreign-going vessels in line with the revised tariff guidelines. While prescribing the concessional tariff in respect of vessel related charges, the COPT has considered the exchange rate of Rs.44.89 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. It is admitted that such restatement of rates is not in line with the tariff guidelines. It has to be, however, recognised that the objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate.

It is relevant to mention that the exchange rate considered at the time of last general revision of Scale of Rates of COPT was higher than the prevailing exchange rate. Hence, if the coastal vessel rates are not restated with reference to the current level of exchange rate, it will not comply with the Government guideline requiring such tariff to be prescribed at the concessional level at 60% of the tariff applicable for the foreign-going vessels. Therefore, the rates of coastal vessels / containers are prescribed at 60% of dollar denominated rates applying the current exchange rate of Rs.44.60, wherever the present tariff is found to be not in line with the coastal concession policy.

- (xix). (a). The existing Scale of Rates prescribes the charges for detention of pilot beyond half an hour at US\$ 58.30 for the first one hour and US\$ 25.35 for every subsequent hour or part thereof. The COPT has proposed to increase the tariff for this item to US\$ 100 per hour or part thereof. Like wise, the cancellation charges for canceling the requisition of service of a pilot is proposed to be increased by 50%. Some of the users like the Cochin Steamer Agents Association and the India Gateway Terminal Private Limited have raised objection on the steep hike proposed for these items.

The COPT has clarified that the cancellation charges is a penalty for canceling the request made for availing the pilotage services and it is not a source to earn revenue. The hike is proposed to discourage this practice

since the cancellation of pilotage results in additional cost in terms of mobilisation of craft and staff. The charges for detention charges is also a type of penal rate detention of pilot beyond the prescribed time limit. In any case, it does not propose to levy these charges if cancellation of the services of the pilot is due to power failure or due to break down of ports equipment or detention of a pilot is for reasons directly attributable to the port. Since the increase proposed in these tariff items is to act as a deterrent, the proposed hike in cancellation charges and detention charges is approved as proposed by the COPT.

- (b). The existing note of not levying the cancellation charges and detention charges for reasons attributable to the port is subsequently proposed to be deleted by the COPT on the grounds that it does not operate the RGCT and hence should not be made to compensate for the deficiencies at the RGCT operated by the private terminal. In this regard it is clarified that, this conditionality will be applicable not only for the operations at the RGCT but for also for operations carried out by the port. Even for the vessels calling at the RGCT, the pilot services are offered by the port and, therefore, in case the delay is for reasons attributable to the port, the said tariff items should not be levied. That being so, the suggestion made by the port to delete this existing condition is not accepted.
- (c). The pilotage fees for dredgers other than port dredging has been proposed to be increased by 40%. Despite specific request the port has not furnished any cost details to justify the proposed increase of 40% for this tariff item. It has clarified that the proposed increase is based on the overall deficit position of the port and to take into account of long stay of pilots on-board in case of dredgers which are using port channels for passage in and out for disposal of silt. For a normal vessel, the stay of pilot is reported to be 4 hours in each movement in a shift whereas in case of dredger, the stay of pilot is double. In the absence of any cost details to justify the proposed increase, the tariff increase is allowed at 28% based on the analysis done for vessel related tariff.
- (xx). The existing pilotage fee is a composite charge levied for services of port's pilot, with required number of tug / tugs, pilot launch / launches and mooring boat charges and one act of shifting operation at the request of the ship. The revised tariff guidelines defines pilotage fee as a composite fee for providing one inward, one outward movement with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting/(s) of vessels for 'port convenience'. The port has accordingly proposed to modify the existing definition of pilotage fee in terms with the revised tariff guidelines. However, it has not made corresponding adjustment in the existing unit rate of pilotage fee on account of excluding one shifting element. To a specific query in this regard, the COPT has clarified that presently one shifting at the user's request was carried out freely though not specifically mentioned in the existing Scale of Rates. In the proposed Scale of Rates, it has proposed to do away with such a concession and has proposed to levy shifting charges even for the first shifting done at the request of the user. Shifting of a vessel involves cost to the port and this cost is included in the tariff under the cost plus regime. Just because a specific charge is not levied, the service cannot be taken to have been rendered free of cost. The relevant cost is bundled with some other tariff item, which, in the absence of anything shown to the contrary, should be the composite pilotage fee.

The COPT has not furnished the break up of the existing composite pilotage fee to justify its claim that the composite rate does not include one shifting component which is done free of cost at the user's request. In the absence of any cost details furnished by the COPT, it is found not reasonable to accept the general remark made by the COPT that the first shifting was a free service and not included in the composite fee.

The existing pilotage fee is, therefore, reduced by 10% on account of exclusion of the shifting element following the same approach adopted in the recent cases of New Mangalore Port Trust Visakhapatnam Port Trust, Mormugao Port Trust, Chennai Port

Trust and Jawaharlal Nehru Port Trust. The reduction in income on account of this modification may get offset against separate shifting charges to be levied by the COPT for shifting of vessels at the request of users.

- (xxi). Shifting charges is proposed in three tier slabs on GRT basis at par with the slabs proposed for pilotage fee as per the revised tariff guidelines. The tariff for shifting of vessels from one berth of the port to another is proposed at 25% of the applicable pilotage fee at par with the existing levy. In case of shifting of vessel from port's berth to any other point, it has proposed to introduce shifting charge at 50% of the applicable pilotage fee in three tier slabs similar to the slabs proposed for pilotage fee.

It has not furnished any cost details to justify the proposed rate at 50% of the pilotage fee newly proposed for shifting of vessel from port's berth to any other point. Even during the last tariff revision the COPT had proposed shifting charge at similar level. This Authority in the absence of any cost details furnished by the port to justify the proposed rate had prescribed a uniform shifting charge at 25% of the pilotage fee based on the position obtaining for similar service at other major ports. Despite specific advice rendered during the last tariff revision, the COPT has not proposed shifting charge on the cost based position but has continued to link it to the pilotage fee.

In the absence of any cost details furnished by the port for introduction of the rate for shifting of vessel from port's berth to any other point, and also recognising that shifting charge at such a level is not prescribed in case of any other major ports, only one set of shifting charge on GRT basis is prescribed at 25% of the revised pilotage fee in the three tier slabs. Though the COPT has proposed upward revision in the pilotage fee in the revised proposal, it has not considered the corresponding adjustment in the shifting charge. The proposed shifting charge is therefore, modified and prescribed at 25% of the revised Pilotage fee.

The COPT is advised to prescribe the shifting charge for shifting from one berth to another or from berth to any other point based on the cost of the service atleast at the time of formulating the next tariff revision proposal.

- (xxii). Shifting of vessels for the 'port convenience' is not chargeable separately. The definition of the term 'port convenience' is expanded to include few other movements of vessels as shifting for port convenience. Container vessels working at container berths and vessels working at Q3 and Q4 berths shifted to accommodate classified defence cargo vessels and bulk / break bulk cargo vessel shifted due break down of equipment, space constraints, etc., are also proposed to be treated as shifting for port convenience. Since the proposed modification will benefit the users, this Authority is inclined to approve the same.
- (xxiii). The COPT has proposed to introduce a penalty at the rate of Rs.6000/- per hour for tanker vessel for overstay at tanker berths with a view to reduce berthing delay based on the "Operation De-congestion" programme of the then Ministry of Surface Transport (MOST) adopted by the port in November 1997. With reference to our specific query whether conditions then prevailing which led to berthing delay still continue at the port, it has clarified that the oil pumping operation is regulated by M/s. Kochi Refineries Limited and hence it is essential to have such a penal provision. It has furnished statistical information which show that the average pre-berthing time for the last two years in case of liquid vessels is at 24.97 hours and 19.20 hours as against the average pre-berthing detention time of all vessels at 13.20 hours and 11.02 hours. None of the users have raised any pointed objection on the proposed penal rate.

Even though such a penal provision is not prescribed in the Scale of Rates of any other major ports, in view of the submissions made by the port the proposed provision is approved.

(xxiv). The revised tariff guidelines specifies that the users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. The COPT has accordingly, incorporated a provision not to levy berth hire for the period when a vessel idles at container berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port. There is no reason why the proposed provision should apply only in case of vessels idling at container berths. In fact, since the container terminal has been handed over to the IGTP, non-recovery of berth hire charges on account of breakdown of equipment at the berths operated by the IGTP should be made good by the terminal operator who is responsible for maintaining the equipment. The port should not be made to compensate for the same. The proposed note is, therefore, partially modified to apply the condition in case any vessel idles at any of the berths (other than the berths operated by the IGTP) and jetties for the reasons prescribed therein. A suitable provision about the IGTP requiring to give rebate equivalent to berth hire charges prescribed in the Scale of Rates of the COPT in case vessel idles for any reasons attributable to the IGTP is already prescribed in the Scale of Rates of the IGTP.

(xxv). (a). The COPT has subsequently based on the discussion with the trade proposed the wharfage rate for some of the commodities like Animals, Asbestos, Tamarind seeds, Tapioca, Coconut, Sand, Stones, Granite marbles, Paper, Sugar, Synthetic Resin to continue at the existing tariff level as against 40% increase proposed in its initial proposal. The revised wharfage rate proposed by the COPT for these commodities is accepted.

(b). The existing Scale of Rates prescribes a uniform wharfage rate for fertiliser irrespective of the berth where it is handled. This cargo is proposed to be classified under two categories i.e. fertiliser handled at Q10 berth and fertiliser handled at berths other than Q10 berth. Wharfage rate of fertiliser handled at Q 10 berth is proposed to continue at the existing level.

In case of fertilisers handled at berths other than Q-10 berth, separate wharfage rate is proposed at 40% above the existing rate applicable for handling fertiliser at Q10 berth. With reference to our query to justify the differential rate with reference to the additional cost involved for handling this cargo at berths other than Q10 berth, it has clarified that the facility for discharge of fertilisers at the Q10 berth is provided by the user Fertilisers and Chemicals Travancore Limited (FACT). If the fertiliser is handled at berths other than Q10 berth, the handling facilities is to be provided by the port. To cover up the additional cost of handling such as shore handling, security storage lighting facilities, etc., a separate higher rate is proposed for handling fertiliser in berths other than Q10 berth.

In view of the submissions made by the COPT and recognising the deficit in the general cargo activity, the wharfage rate for fertiliser handled at berths other than Q10 berth is approved as proposed by the port.

(c). The unit of levy of wharfage on timber was initially proposed to be modified from per MT basis to per Indian Cubic Metre basis with adjustment in the unit and the wharfage rate. Subsequently, the port has proposed to continue with the existing tariff arrangement.

It has, however, proposed to introduce various conversion factors for timber arriving from different countries on the grounds that the volume of timber adopted by different areas in globe are different. In this context, it is relevant to mention that wharfage on timber at the Chennai Port Trust and the Kandla Port Trust which are the two major timber handling ports is prescribed on per cubic metre basis. The SOR of these two ports or for that matter any other major ports does not prescribe such conversion factors for timber arriving from different countries. In any case, the conversion factors will be uniform across the globe and hence need not be specifically incorporated in the SOR. It is, therefore, not found necessary to prescribe such a condition exclusively in the SOR of the COPT.

- (d). A separate wharfage rate is proposed for soda ash which is relatively a new cargo and coming regularly at the Cochin Port. No cost details are furnished to justify the proposed rate. It has explained that the parcel size of the soda ash vessels is very low and the productivity realised for the cargo is also very low since the bags are coming in loose form and are not pre-slung. The present wharfage levied at 20% advalorem which works out to be around Rs.10/- per MT based on the tonnage handled in the past two years is not found to be sufficient to meet the expenses incurred by the port for handling this cargo. It has, therefore, proposed to levy wharfage for soda ash at Rs.25/- per MT for cargo manifested as foreign and Rs.15/- per MT for cargo manifested as coastal. The wharfage rate for soda ash proposed by the COPT is approved.
- (e). Wharfage for vehicles handled by RORO vessels are proposed at 50% of the applicable advalorem rate. Since no wharf crane operations or labour are involved in case of RORO vessels, the proposal to levy 50% of the applicable wharfage rate for this category of vessels will undoubtedly benefit the users and hence this Authority is inclined to approve the same.
- (f). It has proposed to continue with advalorem wharfage rate for a few commodities. The revised tariff guidelines recommends to phase out advalorem rates and to prescribe wharfage based on cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of such cargo. The port has agreed to identify such cargo and change the advalorem rates to tonnage / volume based rates in a phased manner. Till such time, the proposed advalorem tariff structure for a few commodities is allowed to continue.
- (g). The existing Scale of Rates specifies list of items that are classified as cargo free of wharfage. It has proposed to levy 50% of the wharfage in case these goods are landed or shipped at the wharf using port labour and equipment. Since the proposed note is intended to cover the expenses incurred by the port in handling such goods at the wharf and also recognising that none of the users have raised any objection on the said condition, the introduction of the proposed provision is accepted.
- (xxvi). The port has proposed to introduce a condition giving an option to the stevedore, steamer agents, custom house agents, consignee, importers agents to stack cargo in an area outside the wharf under the customs bond in the port custody when there is no space available inside the wharf to keep the import cargo. Apart from other conditions proposed in this regard, Stevedores / Steamer Agents / Custom House Agents / consignee / import agents are required to give an undertaking that they would be responsible for any legal complication or claim arising out of such cargo stacked outside the wharf area.
- This additional storage facility for stacking cargo outside the wharf is proposed to be introduced in view of the congestion at the wharf and also to attract more cargo to the port. As a result of this initiative, new cargo is expected to come to the port.
- The port has confirmed that it shall remain the custodian of the cargo till they are cleared from the port. There has been no pointed objection from any user association in this regard. In view of the above position, and also since it is intended to improve the utilisation of storage space and to bring in new cargo, the proposed provisions are accepted without making any indepth analysis of the same.
- (xxvii). The port has proposed to introduce a note stating wharfage of goods have to be paid before the goods are delivered / shipped except in case of FCL container. To our specific query about proposing this note, it has explained that in order to ease the administrative work, it plans to collect wharfage charge on the import / export application along with the handling charges. At present, wharfage for FCL container is collected before the goods are delivered / shipped. Its proposal to collect wharfage

alongwith handling charges cannot be applied in case of the FCL containers since handling charges for FCL container are collected only after loading the containers. It has, therefore, proposed to introduce the said note.

In this context, it is clarified that Major Port Trust (MPT) Act, 1963 stipulates the time for payment of rates on goods. Hence, it is not found necessary to introduce the proposed provision in the Scale of Rates of the COPT.

- (xxviii). (a). The existing free period structure is proposed to continue with 40% hike proposed in demurrage charge. The COPT has reported about the congestion in the stack yard. It is recognised that the storage space of the port need to be used more effectively for storing goods in transit and not for occupying the sheds for long duration of time. The users must clear the cargo expeditiously for effective utilisation of the storage space. Viewed from this perspective, and also recognising the deficit in the cargo handling activity and the port as a whole, proposed hike of 40% in the demurrage charge of cargo is accepted in line with the decision taken for other cargo related charges.

- (b). This Authority during the last tariff revision had allowed to retain the then prevailing conditions governing free period in special cases with a specific advise to the port to rationalise these conditions during the next tariff revision. In the proposed Scale of Rates, it has proposed to delete all the existing conditions allowing additional free period in special cases.

To our query in this regard, the COPT has clarified that free period in special cases is in vogue in its Scale of Rates since 1992 based on the guidelines issued by the Ministry uniformly applicable to all the major ports. Hence, the existing SOR prescribes two sets of free period one in special cases as framed by COPT and another is as per the guidelines issued by the Ministry. Since the Ministry has directed the major ports to have only one set of guidelines for waiver of demurrage charges, earlier provisions of 1992 are proposed to be deleted. The COPT has not furnished copy of any such direction from the Ministry.

The provisions in the existing Scale of Rates does not explicitly mention about the free period in special cases which are based on the Government guidelines and those which are introduced by the COPT.

There is no uniformity in the prescription of free period in special cases at the various ports. The Scale of Rates of the New Mangalore Port Trust, Chennai Port Trust prescribes free period under special cases where the goods are detained by Customs (other than ordinary process of appraisal), or Health Officer, etc., in a rationalised manner Whereas there is no such provision allowing free period under special cases in the Scale of Rates of the Mormugao Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, Kolkatta Port Trust, etc. In view of this position, this Authority relies on the submissions made by the Cochin Port Trust and also recognising that none of the users have raised any objection, the proposal to delete the conditionalities governing free period in special cases is accepted.

- (c). The guidelines for remission of demurrage charges are again proposed for inclusion in SOR on the grounds that they have been issued by the Government. During the last tariff revision, this Authority had categorically pointed out that these guidelines are issued by the Government to regulate exercise of powers given under Section 53 of the MPT Act by the Board of Trustees of a Major Port Trust. It is not necessary to include such guidelines in the SOR framed by this Authority under Section 48, 49 and 50 ibid Scale of Rates of other major ports do not include these guidelines. That being so, the clauses relating to remission of demurrage are deleted from the proposed SOR.

- (d). Revised tariff guidelines require that the users should not be penalised for delays attributable to port. Accordingly, the port has accepted our suggestion and incorporated a suitable condition in its Scale of Rates to exempt levy of demurrage charge on cargo for such period when clearance could not be effected for reasons attributable to the port. It has, however, not proposed such a condition in case of ground rent on containers. Suitable note is prescribed in case of ground rent on containers in the revised Scale of Rates.
- (xxix). The hire charges of various cargo handling equipment, removal charges, requisition cancellation charges, etc., are proposed to be increased by 40%. The increase proposed in these tariff items is accepted in view of the overall deficit position of the port and cargo handling activity and in line with the general decision on upward revision of rates.
- (xxx). As already mentioned earlier, the container handling activity has been handed over to a private terminal operator i.e. IGTPPL on BOT basis. The COPT has, however, proposed to retain the schedule relating to wharfage and ground rent on container in its SOR. It has clarified that as per the terms of the License Agreement, port can handle defence cargo vessels, combi-vessels and even coastal vessels with conditions mutually agreed upon between the Licensee. It has proposed 40% increase in the wharfage rate on container. The proposed increase is allowed in line with the decision taken in case of the other cargo related activities. In any case it will not have any significant impact on any users since port no longer handles container.

Ground rent on containers is proposed to continue at the existing level with some increase proposed in the free days for laden container and hazardous containers. The proposed modification in the free days is accepted.

- (xxxi). The existing Scale of Rates of the COPT Trust does not prescribe any separate tariff for the services offered at the CFS except for stuffing and destuffing charges. In the proposed SOR it has proposed 40% increase in the stuffing / destuffing charges along with other tariff items proposed for the services rendered by the port at its CFS.

It is relevant to mention that the port had filed a separate proposal in this regard wherein it had mentioned that prior to handing over its Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) to IGTPPL in April 2005, various services offered by the port at the wharf and its CFS were complementing the container handling operations. With the IGTPPL taking over the operations at RGCT, all the container handling charges are levied by the IGTPPL except stuffing and destuffing charges. As a result, the CFS activity is found to be in deficit. In order to compensate this loss it had filed a separate proposal for introduction of container storage charge, cargo supervision charge, etc., at its Wharf / CFS. This Authority has already passed an Order approving interim tariff arrangement for services provided by the port at its CFS with a specific advice to the port to review the present tariff arrangement at the CFS and file a separate proposal for levy of tariff for various services offered thereat duly justifying by the cost of the service provided.

Since the COPT has agreed to file a revised proposal for the CFS activity, it is not found appropriate to consider the various tariff items proposed in the instant proposal under the CFS activity including the increase proposed in stuffing / destuffing charges. The port is advised file a separate proposal for levy of tariff for various services offered at the CFS within three months from the date of notification of this Order in the Gazette of India. The revised proposal shall be disposed off separately as and when received from the port.

Till such time, the interim tariff arrangement approved vide Order No TAMP/59/2005-COPT dated 26 June 2006 and the existing charges for stuffing / destuffing are allowed to continue.

- (xxxii). Various miscellaneous services like, floating craft charges, fumigation charges, charges for issue of entry and clearance certificate, charges for use of barge jetties, oil pumping charges, charges for use of port's dry dock, etc. are proposed to be

increased by 40%. The lifting charge in respect of floating crane, charges for pilot and other launch, etc., are proposed to be increased by 100%. The COPT has not furnished any cost details to justify the proposed tariff hike except a general statement that hike is proposed based on the overall cost position of the port. Nevertheless, in view of the overall deficit position of the port and the deficit position in the general cargo activity, increase in the miscellaneous charges is allowed to the extent of 40% in line with the general decision for upward revision in the rates.

- (xxxiii). As regards license fee for port jetties and piers, the COPT has confirmed that these tariff items will be not be governed by the new land policy issued by the Government in March 2004. It is relevant to mention that during the last tariff revision, this position was not made clear by the port and hence the then prevailing provision of annual escalation in the license fee was allowed to continue.

In view of the automatic annual escalation provision in the SOR, no hike is proposed for these items. The proposed rates are based on the cumulative hike on account of annual escalation factor prescribed in its SOR and are being collected presently. Relying on the submissions made by the port, and recognising that this is the tariff level presently being collected, the proposed tariff is accepted.

Since the port has now submitted that the license fee for jetties and piers are not governed by the land policy guidelines issued by the Government, it is not understood as to why the annual escalation in this license fee should continue to be prescribed in the SOR. This annual escalation clause in the license fee is relevant only in case of license fee / lease rentals are governed by the land policy guidelines issued by the Government. In view of the above position, the existing clause about annual escalation in license fee is deleted from its Scale of Rates.

- (xxxiv). The existing SOR prescribes different rates for different sizes of the bunks. One of the allottees has challenged in the Hon'ble High Court of Kerala, the license fee of Rs.827/- per month for the old bunk of size 3.5M X 2M allotted to him. The Hon'ble High Court of Kerala in this regard has ordered the port to levy the rate applicable for another old bunk i.e. Rs.375/- per month prospectively. The COPT has reported that the case is still pending in the High Court of Kerala. Since the matter is sub-judice, license fee for all the old bunks is left unaltered.

The license fee for new bunks, however, are not affected by this Order of the Hon'ble High Court. Hence, the proposed hike of 40% in case of new bunks, is approved in line with the decision for other tariff items.

- (xxxv). A steep hike of 1100% is proposed for user of fire tender / fire pump to cover the additional capital investment made in fire fighting facilities and due to increased operational cost. In the absence of any specific details about increase in the operational cost furnished by the port to justify the proposed hike and also recognising that cost of the such facilities are already included in the general facilities, the tariff hike is restricted to 40%.

- (xxxvi). The existing weighing charge consist of a variable charge on per tonne of cargo weighed and a fixed charge for issue of a certificate on per vehicle basis. The COPT has merged these two components and applied 40% hike thereof while proposing a single rate on per tonne basis is proposed.

The rate proposed by the COPT is likely to have a significant impact. The charge which is presently being levied per vehicle will have to be paid on per tonne basis in view of merging of two tariff items. Since the port has not applied any scientific approach while proposing the modification in this tariff item, the existing structure is allowed to continue. A hike of 40% in the present tariff level is, however, approved.

- (xxxvii). Though the toll charges are also proposed to be increased by 40%, the increase in per day toll charges is found to be higher than 40% in some cases mainly because of rounding off the rate to nearest rupee / five rupee. Wherever the impact of proposed tariff is less than 40% the same is approved. If the proposed tariff is more than 40%,

it is restricted to 40% only and allowed to be rounded off to next rupee if the decimal is more than 0.50 paise.

- (xxxviii). During the last tariff revision, in 2004, the COPT was specifically advised to come up with a separate proposal for revision of lease rentals after following the procedure prescribed in the government guidelines after taking into consideration the various points observed by this Authority. The COPT has even after lapse of almost three years not yet submitted the proposal for revision in the lease rentals.

The COPT has stated that it is in advanced stage of formulating the proposal for revision of lease rentals and will forward the same once the Committee constituted for the purpose finalises its report.

In view of the above position, some rationalisation proposed in the lease rentals is not considered along with this general revision. The existing schedule is continued to be included in the revised Scale of Rates subject to including a general note stating that the existing conditionalities governing the estate related charges shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February – March 2004. Similar general note was incorporated in the Scale of Rates of Chennai Port Trust, Mormugao Port Trust, Jawaharlal Nehru Port Trust and in the schedule of rent for land and buildings of Kolkatta Port Trust at Haldia.

The COPT is directed to file its proposal in line with the Government guidelines and after taking into consideration the various points observed by this Authority within 3 months from the date of notification of this Order.

- (xxxix). The revised tariff guidelines specify that the ports / private operators should propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. The COPT may analyse this issue further and propose suitable tariff arrangement.
- (L). The COPT has stated that it has no authorised service providers at present. The COPT is, however, advised to comply with Clause 7 of the revised tariff guidelines as and when the port authorises anybody to provide service under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963.

Even though the port has confirmed that no activity qualifying under Section 42 (3) of the MPT Act is being carried out in the port limits, it is worthwhile for the port to examine further to see whether private equipment deployed for port activity, stevedoring, lashing / unlashng service, etc., fall under the identified activities under Section 42. If found so, the port should initiate action in terms of revised tariff guidelines to regulate such tariff items.

- (Li). Some of proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the revised tariff guidelines have been modified.
- (Lii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 the rates approved by this Authority will be ceiling level and the rebates / discounts will be at the floor level. The COPT will have the flexibility to charge lower rate if it is so desires based on the commercial judgment of the port.
- (Liii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2009, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2009. This Authority, however, entertains general revision proposal from the COPT ahead of schedule for good and valid reasons.

11.1. In the result, and for the reasons given above, the revised Scale of Rates of the COPT is attached as **Annex-II**.

11.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the COPT will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3. The tariff of the COPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the COPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard, the COPT is directed to furnish to this Authority the actual financial / performance details in the format prescribed for filing tariff proposal, alongwith its Annual Accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If COPT fails to provide such information within the stipulated time limit, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff of COPT. This apart, analysis of variations will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and full adjustment of additional surplus will be made in the tariff to be fixed for the next cycle.

Sd/-

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT III/IV/143/2006/Ext.]

Annex- I(a)

Consolidated cost statement of the Cochin Port Trust

(Rs. Lakhs)

Sr.No.	Particulars	Actuals	Estimates	Estimates furnished by COPT		Modified estimates	
		2005-06	Estimates 2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
	Traffic (In MTs)	11.40	11.32	11.75	12.17	11.75	12.17
	Capacity Utilization	84%	84%	87%	90%	87%	90%
I	Operating Income						
	(i) Cargo Handling / Container Handling income	8863	8603	9009	9422	10086	10607
	(ii) Vessel related income	5988	6228	6592	6114	6555	6805
	(iii) Railway Income	0	0	0	0	0	0
	(iv) Estate Income	1943	2130	2236	2348	2260	2372
	Total Operating Income (i to iv)	16793	16961	17837	17884	18902	19784
II	Operating cost (excl depreciation)						
	(i) Cargo Handling & storage	4464	4860	4959	5171	4959	5171
	(ii) Port and dock facilities	2579	2877	3527	3802	3527	3802
	(iii) Railway working	0	0	0	0	0	0
	(iv) Rentable lands & buildings	494	353	371	390	371	390
	Total Operating Cost (i to iv)	7537	8090	8857	9363	8857	9363
III	Depreciation	868	920	924	946	924	946
IV	Management & General Administration Overheads	3804	4287	4316	4376	4316	4376
		11341					
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)	4584	3664	3740	3199	4804	5099
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)						
	(i) Profit on sale of assets	5	15	15	15	15	15
	(ii) Others with details	198	316	332	350	332	350
	Total	203	331	347	365	347	365

VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)						
	(i) Actual expenses on current pension payment	3539	3990	4161	4218	4161	4218
	(ii) Loss on sale of assets						
	(iii) Others with details	167	174	176	177	176	177
	Total	3706	4164	4337	4395	4337	4395
VIII	Surplus Before Interest and Tax (PBIT)	1081	-170	-250	-831	814	1069
IX	Capital Employed	15477	19634	19581	19936	24793	24758
	Business Assets					22427	22481
	Business Relates Assets					2366	2277
X	RoCE - (15.00%) on business assets	2321	2945	2937	2990	3364	3372
	ROCE at 7.4% on business related assets					175	168
XI	RoCE adjusted for capacity utilization	2321	2945	2937	2990	3539	3541
XII	Net Surplus / (Deficit) (VIII) - (XI)	-1241	-3115	-3187	-3822	-2725	-2472
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XII/I in %)	-7%	-18%	-18%	-21%	-14%	-12%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income for the years 2007-08- 2008-09					-13%	

Annex- I(b)

Cost statement for cargo handling activity

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals	Estimates	Estimates furnished by COPT		Modified estimates	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
I	Operating Income						
	(i) Coal	1761	1678	1840	2025	1840	2025
	(ii) Past Revenue share receivable from the IGTPPL included in the revenue to maintain the cross subsidisation at the level of the last tariff revision.	0	0	0	0	1078	1185
	(iii) Crude & POL	6665	6489	6718	6916	6718	6916
	(iv) Fertilizers and others	437	436	451	481	451	481
	Total	8863	8603	9009	9422	10086	10607
II	Operating Expenses						
	(i) Handling and Storage of general cargo	1924	2106	2211	2322	2211	2322
	(ii) Warehousing	7	9	9	10	9	10
	(iii) Operation and Maintenance of container handling facilities	0	0	0	0	0	0
	(iv) POL / Iron Ore / Major commodity handling expenses (Port specific)	2101	2154	2202	2278	2202	2278
	(v) New Minor Works	15	109	30	30	30	30
	(vi) Administration & General expenses	366	424	445	468	445	468
	(vii) Others	50	58	61	64	61	64
	Total	4464	4860	4959	5171	4959	5171

III	Depreciation	405	414	409	420	409	420
IV	Allocated share of Management and General overheads	1916	2331	2351	2391	2351	2391
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)	2078	998	1291	1439	2368	2624
VI	Allocated share of FMI	134	218	229	241	229	241
VII	Allocated share of FME	1529	1718	1789	1813	1789	1813
	FME Less FMI (VI) – (VII)	1395	1500	1560	1573	1560	1573
VIII	Surplus / deficit	683	-502	-269	-134	808	1051
IX	Capital Employed for the activity	8743	9943	10031	10075	12778	12606
X	RoCE - Maximum permissible (15% / 6.35%)	1312	1491	1505	1511	1812	1789
XI	RoCE adjusted for Capacity utilization	1312	1491	1505	1511	1812	1789
XII	Net surplus / (Deficit) (VIII) – (XI)	-629	-1993	-1774	-1645	-1004	-738
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII/I in %)	-7%	-23%	-20%	-17%	-10%	-7%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income for the years 2007-08- 2008-09			-19%		-8%	

Cost Statement for vessel related activity

Annex- I(c)

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals	Estimates	Estimates furnished by COPT		Modified Estimates	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
I	Operating Income						
	(i) Port dues	1082	1136	1201	1105	1192	1235
	(ii) Berth Hire	1323	1389	1469	1351	1458	1510
	(iii) Dry Docking	10	10	10	10	10	10
	(iv) Pilotage & Towage	3255	3418	3613	3324	3596	3725
	(v) Ship breaking						
	(vi) Anchorage						
	(vii) Others	319	275	300	325	300	325
	Total	5988	6228	6592	6114	6555	6805
II	Direct Operating Expenses						
	(i) Port conservancy	440	548	813	865	813	865
	(ii) Berthing & mooring	227	321	383	399	383	399
	(iii) Pilotage & Towage	1263	1336	1645	1780	1645	1780
	(iv) Dry Docking	32	35	36	47	36	47
	(v) Ship breaking						
	(vi) Anchorage						
	(vii) Administration & General expenses	244	291	296	351	296	351
	(viii) Others	372	346	353	360	353	360
	Total	2579	2877	3527	3802	3527	3802
III	Depreciation-	448	491	501	511	501	511
IV	Allocated Management & General overheads .	1589	1680	1686	1701	1686	1701
V	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II)- (III) – (IV)	1371	1180	879	100	841	791
VI	Allocated share of FMI	60	98	103	108	103	108

VII	Allocated share of FME	2029	2280	2374	2406	2374	2406
	FME Less FMI (VI) - (VII)	1968	2181	2271	2298	2271	2298
VIII	Surplus / deficit	-598	-1001	-1392	-2197	-1429	-1506
IX	Capital Employed for the activity	3871	6644	6518	6343	8389	8038
X	RoCE - Maximum permissible (15% / 6.35%)	581	997	978	951	1178	1127
XI	RoCE adjusted for Capacity utilization	581	997	978	951	1178	1127
XII	Net surplus / (Deficit) (VIII) - (XI)	-1178	-1998	-2370	-3149	-2608	-2633
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII/I in %)	-20%	-32%	-36%	-51%	-40%	-39%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income for the years 2007-08- 2008-09			-44%		-39%	

Annex- I(d)

Cost statement for Estate activity

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals	Estimates	Estimates furnished by COPT		Modified Estimates	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
I	Operating Income						
	(i) Rent from land	875	794	814	834	814	834
	(ii) License fee from IGTP	1008	1056	1104	1152	1104	1152
	(ii) Others	60	280	318	362	342	386
	Total	1943	2130	2236	2348	2260	2372
II	Direct Expenses						
	(i) Estate maintenance	294	285	299	314	299	314
	(ii) Others	200	69	72	76	72	76
	Total	494	353	371	390	371	390
III	Depreciation	14	14	14	14	14	14
IV	Allocated Management & General overheads	298	277	280	284	280	284
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	1136	1485	1571	1660	1594	1684
VI	Allocated share of FMI	9	14	15	16	15	16
VII	Allocated share of FME	148	167	174	176	174	176
	FME Less FMI (VI) - (VII)	140	153	159	160	159	160
VIII	Surplus / deficit	997	1333	1412	1500	1435	1524
IX	Capital Employed for the activity	2861	3046	3032	3517	3626	4114
X	RoCE - Maximum permissible (15% / 6.35%)	429	457	455	528	548	625
XI	RoCE adjusted for Capacity utilization	429	457	455	528	548	625
XII	Net surplus / (Deficit) (VIII) - (XI)	567	876	957	972	888	899
XIII	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XII/I in %)	29%	41%	43%	41%	39%	38%
XIV	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income for the years 2007-08- 2008-09			42%		39%	

Annex - II**COCHIN PORT TRUST****Scale of Rates****CHAPTER - I****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates, unless context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any ports or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Cruise vessel"** shall mean any vessel carrying passengers for an ocean trip taken for pleasure calling at ports.
- (iii). **"Cold move"** shall mean movement of vessel without power of the engine of the vessel.
- (iv). **"Day"** shall mean a period of 24 hours and shall be reckoned from the time the service is rendered / utilised except where otherwise stated.
- (v). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (vi). **"Free period"** shall mean the period during which cargo / container shall be allowed storage free of demurrage charges / ground rent and this period shall exclude Customs holidays and Port's non-operating days.
- (vii). **"Inland water barge"** shall mean barge, which plies only in inland waterways.
- (viii). **"Inner Harbour"** shall mean dredged area and deep-water channels navigated by sea going vessels between 9 -10 outer channel buoys to Mattancherry Bridge in the Mattancherry channel and to Venduruthy Bridge in the Emakulam Channel.
- (ix). **"Outer Anchorage"** shall mean area west of 9-10 outer channel buoys not within the navigational outer channel but within Cochin Port limits.
- (x). **"Power driven vessel"** shall mean any vessel other than a sailing vessel.
- (xi). **"Sailing vessel"** shall mean a vessel propelled solely by wind power.
- (xii). **"Shifting"** shall mean the movement of a vessel from one berth to another berth or from one berth to anchorage / mooring or vice versa within the port limits.
- (xiii). **"Shut out cargo"** shall mean any cargo brought into the port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the port premises.
- (xiv). **"Shut out container"** shall mean any container, which enters into the port as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice Number and, is not connected to the particular vessel.
- (xv). **"Transshipment"** shall mean any cargo not originally manifested for the port of Cochin, but landed at Cochin and subsequently re-shipped to other ports.
- (xvi). **"Transshipment Container"** shall mean any container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through another vessel.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
 - (a). Vessel related charges shall be levied on ship owners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
 - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers shall be applied for conversion of dollar denominated charges.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the COPT shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 13.50% p.a. The penal interest will apply to both the COPT and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the COPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.

- (vii). The minimum charge recovered in any application / bill shall be rupees fifty only (Rs.50. 00).
- (viii). Refund
- (a). No claim of refund shall be entertained unless the amount refundable is rupees fifty (Rs.50. 00) or more. This limit of Rs.50.00 shall also be applied for supplementary claims of under charge.
 - (b). Refund of dues paid shall be considered on submission of refund application within six calendar months from the date of first payment duly supported by documentary proof of short landing, short shipment, excess collection.
 - (c). Port Trust may, on its' own motion consider any refund of dues collected in excess or erroneously without any refund application.
- (ix). Vessels carrying simultaneously break-bulk cargo and containers entering the port for simultaneous loading / unloading of containers as well as break bulk cargo, shall be treated as break bulk vessels for the purpose of levy of Port Dues, Pilotage and Berth Hire Charges. The status of the vessel will be determined based on the first visit of the vessel on a particular month for the purpose of levy of port dues.
- (x). A rebate of 33 1/3% on the vessel related charges prescribed in the Scale of Rates will be granted to foreign-cruise vessels calling at the port.
- (xi). A ship will be considered as a scrap vessel from the date it is sold to breakers. Provided that the ship actually undergoes scrap in Cochin Port itself, dues shall be leviable at rates specified.
- (a). When such a vessel occupies a normal stream or alongside berth, charges at coastal rates will be levied.
 - (b). The hire charges for bed of backwaters away from the dredged channels used by ships undergoing scrapping in Cochin shall be 25% of the normal berth hire applicable for coastal vessel provided they utilise their own mooring.
- (xii). (a). A sailing vessel shifting from a Low Wharf berth / jetty at Willingdon Island / Fort Cochin Wharf Berth to a stream or wharf berth or vice versa shall be liable to pay the fees chargeable for the stream or wharf berth as the case may be.
- (b). Sailing vessels will be allowed to be shifted in the inner harbour only undertow, which should be arranged by the owners at their cost, and with the prior written permission of the Deputy Conservator.
 - (c). Sailing vessels of 200 tons (net) and above for shifting within the inner harbour with a sailing vessel's Pilot on board shall pay a fee of Rs.300/-.
 - (d). If sailing vessels of less than 200 tons (net) require the services of a sailing vessel's Pilot for shifting in the inner harbour, the same may be provided on the payment of fee of Rs.250/-.
- (xiii). (a). The cost of damage caused to the equipment or any other property shall be recovered from the user in addition to the penalty.
- (b). The Port shall not be responsible to the user or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition. The user shall indemnify the port trust administration against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition, to any property belonging to the port including the equipment, or to any other persons or property. The liability of the user shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the

port. The user shall also indemnify the port for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.

- (xiv). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The Port Trust may also, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

Provided that the Port Trust should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by this Authority.

- (xv). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than Thermal Coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all relevant charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). In case cargo from foreign port lands at COPT for subsequent transshipment to an Indian port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign-going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.
- (f). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupees.
- (xvi). The user will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the COPT.

CHAPTER -II

VESSEL RELATED CHARGES

2.1.1. Schedule of Port Dues.

Sl. No.	Type of vessel	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of same vessel.	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in US \$)
1.	Crude Oil & P.O.L.	7.20	0.269	The due is payable once in 30 days	The due is payable on each entry into port.
2.	Container	6.85	0.256		
3.	Other Bulk, Break Bulk & Passengers	5.49	0.205		

Notes:

- Port dues are chargeable for sea going vessels of 15 tons and above.
- For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.

3. A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment / reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
4. A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
5. Port dues shall not be levied on:
 - (i). Vessel belonging to other Major Indian Ports.
 - (ii). Any pleasure Yachts.
 - (iii). Any vessel which having left this port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
 - (iv). Vessels belonging to the President of India, the State Government, Union Territories and Foreign Sovereign but not running on Commercial purpose.
 - (v). Defence vessels.
 - (vi). Inland water barges carrying cargo to and from the port.
6. (i). Whenever mother vessels carrying lash barges, discharge the barges at the outer anchorage and sail out from there without entering the inner harbour will not attract port dues. In such cases, port dues will be collected from the lash barges entering the inner harbour based on their GRT.
- (ii). In cases where the mother vessels enter the inner harbour and attract port dues, then the port dues will not be leviable on the lash barges.
7. A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.

2.2. Pilotage Fees

2.2.1. Schedule of Pilotage fees

Sl. No.	Size of the vessel	Rate per GRT			
		Container Vessel		Other Vessel	
		Coastal (in Rs.)	Foreign (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign (in US \$)
(i).	Upto 30000 GRT	14.89	0.5564	15.35	0.5738
(ii).	30001 to 60000 GRT	Rs. 446678 + Rs. 11.91 per GRT over 30,000 GRT	US \$ 16692+ US \$ 0.4451 per GRT over 30,000 GRT	Rs. 460647 + Rs. 12.28 per GRT over 30,000 GRT	US \$ 17214+ US \$ 0.4590 per GRT over 60,000 GRT
(iii).	60001 and above	Rs. 804004 + Rs. 10.42 per GRT over 60,000 GRT	US \$ 30045+ US \$ 0.3895 per GRT over 60,000 GRT	Rs. 829132 + Rs. 10.75 per GRT over 60,000 GRT	US \$ 30984 + US \$ 0.4016 per GRT over 60,000 GRT

2.2.2. Schedule of Miscellaneous Pilotage fees

1. Pilotage fee for sailing vessels

Sl. No.	Particulars	Unit	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Vessels enter with cargo or Ballast (for pilotage inward or outward)			
	(a). Vessel below 200 Tons.	Each way per vessel	457.60	17.10
	(b). Vessel of 200 tons and above	-do-	678.36	25.35

2. Detention Charges

Sl. No	Particulars	Unit	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	For power driven vessels for detention of a pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made	Per hour or part thereof	2676	100

3. Cancellation Charges

Sl. No.	Particulars	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	For power driven vessels for the cancellation of the requisition for a service of a pilot with less than 2 hrs. notice to the Dy. Conservator.	4014	150

4. Dredgers other than for port dredging

Sl.No.	Particulars	Per 8 hour or part thereof
(i).	Pilotage fees for dredgers other than for port dredging	8000.00

2.2.3. Schedule of Shifting Charges

Sl. No.	Size of the vessel	Rate per GRT per Shifting			
		Container Vessel		Other Vessel	
		Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US \$)
(i).	Upto 30000 GRT	3.72	0.1391	3.84	0.1434
(ii).	30001 to 60000 GRT	Rs.111669 + Rs.2.98 per GRT over 30,000 GRT	US \$ 4173 + 0.1113 per GRT over 30,000 GRT	Rs.115122+ Rs.3.07 per GRT over 30,000 GRT	US \$ 4302 + 0.1147 per GRT over 30,000 GRT
(iii).	60001 and above	Rs.201021 + Rs. 2.61 per GRT over 60,000 GRT	US \$ 7512 + 0.0974 per GRT over 60,000 GRT	Rs.207203+ Rs.2.69per GRT over 60,000 GRT	US \$ 7743 + 0.1004 per GRT over 60,000 GRT

Notes:

- Pilotage fee is a composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of port's pilot, with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting(s) of vessels for 'port convenience'.
- In case of requisition for the cancellation of the services of the pilot due to power failure or due to break down of port's equipment, within 2 hours before the scheduled time of sailing of the vessel, no cancellation charges will be levied based on a certificate issued to this effect by the concerned officer duly authorised by the port. Likewise, charges for detention of pilot will also not be levied in case the delay is for reasons directly attributable to the Port.
- Every vessel, not under own power, including dumb barges will be charged 50% extra pilotage fee.
- No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
 - "Port convenience" is defined to mean the following:
 - If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted / in-berthed for undertaking dredging work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

- (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority vessels, which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated PORT CONVENIENCE.
- (iii). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (iv). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent-berth due to length restrictions, such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (v). Whenever a vessel is shifted from berths to accommodate another vessel carrying hazardous cargo, which needs adjacent-berth to be kept vacant for safety reasons such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (vi). Container vessels shifted from Container Berths in order to accommodate classified defence cargo in containers and shifted back to container berth after sailing of the defence classified container vessel shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (vii). Bulk / break bulk cargo vessel shifted from one berth to another berth in order to accommodate storage of cargo or shifted due to break down of equipment, stacking of cargo at berth frontage due to limitations in load bearing capacity and also due to space constraints shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (viii). Vessels working at Q3 or Q4 when shifted in order to accommodate classified defence cargo vessel and also the shifting made to reposition such shifted vessel shall be treated as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (b). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. This benefit will, however, not be applicable in the following cases:
- (i). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
- (ii). Vessels using the berth exclusively for over side loading / discharge.
- (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

2.3. BERTH HIRE CHARGES

2.3.1. Schedule of berth hire charges.

Sl. No.	Vessel size (GRT)	Rate per GRT per hour or part thereof									
		General Cargo berths Q.1 to Q.6		Container Berths Q.7, Q.8 and Q.9		Oil berths Cochin Old Terminal, North Tanker berth, South Tanker berth		North and South Coal Berths		Stream Mooring	
		Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US\$)
1.	UPTO 3000	0.283	0.01056	0.267	0.00996	0.173	0.00648	0.106	0.00396	0.093	0.00348
2.	3001 TO 10000	0.173	0.00648	0.173	0.00648	0.122	0.00456	0.093	0.00348	0.093	0.00348
	MINIMUM CHARGE	847.75	31.68	799.60	29.88	520.20	19.44	317.90	11.88	—	—
3.	10001 TO 15000	0.106	0.00396	0.106	0.00396	0.106	0.00396	0.093	0.00348	0.067	0.00252
	MINIMUM CHARGE	1734.05	64.80	1734.05	64.80	1220.25	45.60	—	—	931.25	34.80

4.	15001 TO 30000 MINIMUM CHARGE	0.093	0.00348	0.080	0.0030	0.093	0.00348	0.067	0.00252	0.067	0.00252
		1589.55	59.40	1589.55	59.40	1589.55	59.40	1396.90	52.20	—	—
5.	30001 TO 60000 MINIMUM CHARGE	0.093	0.00348	0.080	0.0030	0.093	0.00348	0.067	0.00252	0.055	0.00204
		—	—	—	—	—	—	—	—	0	75.60
6.	60001 AND ABOVE MINIMUM CHARGE	0.106	0.00396	0.106	0.00396	0.106	0.00396	0.055	0.00204	0.042	0.00156
		—	—	—	—	—	—	4046.10	151.20	3275.45	122.40

A Penalty of Rs. 6000/- per hour will be charged on tanker vessels for overstaying in Port tanker berths.

2.3.2. Schedule of Berth Hire Charges for other vessels

Sl No.	Classification		Rate per GRT per hour or part thereof			
			Coastal vessel (in Rs.)		Foreign -going vessel (in US \$)	
1.	Fertiliser Berth-Q 10 & New BTP berth		0.198		0.0074	
2.	Lash Barges:					
	(i).	Berth hire for occupying any berth	0.139		0.0052	
	(ii).	Fleeting charges when barges wait at fleeting areas	0.045		0.0017	
			Rate per vessel per hour or part thereof			
3.	Any other vessels:		Sailing vessel		Fishing vessels and trawlers	
			Coastal vessel (in Rs.)	Foreign -going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign -going vessel (in US \$)
	(i).	Occupying a wharf berth or a stream berth	18.08	0.6757	28.95	1.0810
	(ii).	Occupying a low Wharf Berth / Fort Cochin wharf berth / jetty at Willington Island or other shallow water area for anchoring with their own gear anywhere within port limits.	9.05	0.3380	14.45	0.5401
	(iii).	Pleasure yachts: For occupying Pathemari anchorage at Fort Cochin wharf or anchorage in the stream under its own moorings.	-	-	9.05	0.3380
	4.	Any vessel anchoring with their own gear anywhere in the dredged area and deep water channels navigated by sea going vessels.	18.08	0.6757	18.08	0.6757

Notes:

- Berth Hire Charges shall be collected for the period from berthing to un-berthing of the vessels.
 - In respect of container vessels availing the window facility, berth hire charges shall be collected for the period of window allocated to the vessels or the actual period of occupation whichever is higher.
- Berth hire charge includes the charges for wharf cranes, for first operation (subject to availability), part of cost of Cochin Port Trust labour supply wherever necessary and overtime fees payable by vessels at berths within port limits.
- No berth hire will be charged on the vessel after expiry of four hours from the time the vessel signals its readiness to sail. There shall be a 'penal rate' equal to one day's berth hire charge for a false signal.

4. (a). Any vessel occupying a berth or berths and requesting for any other adjacent berth or berths to be kept vacant for their convenience or due to the nature of the cargo to be handled at that particular berth or for any other reasons, shall be charged with additional Port Dues, Pilotage and Berth Hire for each such berth or berths kept vacant. The GRT of the vessel actually berthed shall be reckoned with for computation of the dues to the Port.
- (b). The requisition for keeping the adjacent berth vacant may be given either by the vessels' agent or by the consignee / consigner, or the berth(s) may be kept vacant by the Port considering the nature of the cargo handled, provided advance notice of such action is given by the Port to the vessel-agent. In all such cases, the additional Port Dues, Pilotage and Berth Hire shall be collected from the vessel agent / steamer agent, along with the normal charges, since they are vessel related charges.
5. If the port is not in a position to utilise the berth / berths because of the presence of the classified cargo in the shed / sheds, the consignee of the classified cargo will pay to the port an amount equal to the normal berth hire charges recoverable from the ship which has landed such cargo till the last packet from the shed / sheds is cleared.
6. Berth hire charges will not be recovered when fishing vessels / trawlers are anchored at private jetties paying licence fees under the Cochin Port Trust Licensing of Jetties, Slipway and Boat pen Regulations 1968, as amended from time to time.
7. No berth hire shall be recovered from barges except ammonia barges engaged in carrying cargo to and from the port and operated in the inland water ways.
8. No berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth operated by the COPT for continuous one hour or more due to non-availability / breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port. This provision will, however, not apply in case vessel idles at berths operated by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL).
9. Lash barges
 - (i). Whenever a barge occupies any stream mooring the rate applicable to such mooring as per the Scale of Rates will apply.
 - (ii). Low wharf, Muraf Jetty and Fort Cochin Jetty are declared as fleeting areas for barges.

2.4. Supply of fresh water to vessels

Sl. No.	Description	Coastal vessel (in Rs.)		Foreign-going vessel (in US \$)	
		Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge	Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge
1.	Supply through Barges:				
	(i). At inner harbour	187.30	4683.00	7.00	175.00
	(ii). At outer harbour	749.30	18732.00	28.00	700.00
2.	Water supply through shore	107.05	2676.00	4.00	100.00

CHAPTER -III**CARGO RELATED CHARGES****3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo****(In Rupees)**

Sl.No.	Description of commodity	Unit	Coastal	Foreign
1.	Animals, birds, reptiles, animal products & derivatives	MT	46.20	77.00
2.	Asbestos	MT	50.40	84.00
3.	Cashew, nuts and fruits			
	(i). Raw cashew nut	MT	29.40	49.00
	(ii). Cashew kemels	"	37.80	63.00
	(iii). Fruits, tamarind seeds, tapioca, coconut, copra	"	28.80	48.00
4.	(i). Thermal Coal	MT	56.00	56.00
	(ii). Coal, coke, wood charcoal, firewood	"	33.60	56.00
5.	Coir, coir products, jute, jute products	MT	40.30	67.20
6.	Construction and building materials			
	(i). Sand, stones	MT	31.20	52.00
	(ii). Granite, Marble	"	40.20	67.00
	(iii). Cement, Clinker, Clay, Chalk	"	43.70	72.80
7.	Cotton, cotton waste, twist yarn, wool, clothes & Cotton piece goods	CUM	29.40	49.00
8.	Defence goods	MT	93.25	155.40
9.	Fertiliser - raw material & finished – at Q10 Berth			
	(i). Sulphur	MT	37.20	62.00
	(ii). Rock phosphate	"	34.20	57.00
	(iii). Finished fertilisers	"	34.20	57.00
	Fertiliser - raw material & finished at other Berths			
	(i). Sulphur	MT	52.10	86.80
	(ii). Rock phosphate	"	47.90	79.80
	(iii). Finished fertilisers	"	47.90	79.80
10.	Food grains, oilseeds, cereals, pulses, bran of all kinds	MT	36.95	61.60
11.	Liquid cargo, acids			
	(i). Crude oil		65.00	65.00
	(ii). POL products		65.00	65.00
	(iii). Liquid ammonia		71.40	119.00
	(iv). Phosphoric acid		65.50	109.20
	(v). Molasses, edible oils & other liquids		54.60	91.00
12.	Metals and metal scrap	MT	67.20	112.00
13.	Minerals and ores	MT	43.70	72.80
14.	Oil cakes & fodder	MT	47.05	78.40
15.	Paper, newsprint	CUM	31.20	52.00
16.	Salt	MT	8.40	14.00
17.	Soda Ash	MT	15.00	25.00
18.	Sugar	MT	37.20	62.00
19.	Synthetic resin	MT	24.60	41.00
20.	Unaccompanied personal baggage	CuM	47.05	78.40
21.	Wood, timber and products			
	(i). Timber	MT	33.60	56.00
	(ii). Wood, bamboo, wood products	MT	47.05	78.40
	(iii). Wood Pulp	MT	34.45	57.40
22.	Coffee	Advalorem	0.10%	0.17%
	Motor cars, trucks and other motorized vehicles	"	0.17%	0.28%
	Oleoresins of all types and sandal oil	"	0.02%	0.03%
	Tea & Spices	"	0.13%	0.21%
	Any item other than those specified above.	"	0.17%	0.28%

Notes:

- (1). Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry / coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- (2).
 - (a). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
 - (b). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (3). Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.
- (4).
 - (i). If the Stevedore / Steamer Agent, CHA / Consignee / Importers Agent wants or when there is no space available inside the wharf to keep the import cargo, Port shall allow the cargo to be stacked in an area outside the wharf under customs bond in the port custody.
 - (ii). Port will allow Steamer Agents / Stevedore concerned / CHA / Consignee / Importers Agent to move the cargo directly from the wharf and stack this cargo in an area outside the wharf under customs bond in the port custody on Willingdon Island.
 - (iii). CQPT will extend its custodianship to the area outside the wharf for the specific quantity of cargo but inside Willingdon Island, till such time the cargo is out of customs bond on passing out the Bill of Entry.
 - (iv). In the tally sheet it is to be mentioned that the cargo is directly transported to the customs bond stacking area outside the wharf. The Stevedore / Steamer Agent, CHA / Consignee / Importers Agent concerned will give a receipt for cargo.
 - (v). The Stevedore / Steamer Agent, CHA / Consignee / Importers Agents has to give an undertaking, that they have received the total quantity landed / manifested at the stack area. They also have to give undertaking to safeguard the cargo and that they will be responsible for any damage / pilferage / loss of cargo. The undertaking also should be to the effect that they would remain responsible for any legal complication or claim arising out of such cargo.
 - (vi). The documents i.e. Import application, Delivery Order from Steamer Agent and Passed Out Bill of Entry required for delivery of the cargo will be submitted to the port before ultimate physical delivery of the cargo from the leased area.
- (5). Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of:
 - (i). Manifested tonnage / measurement, unit of weight / volume of cargo;
 - (ii). Quantity / tonnage shown in bill of lading or relevant title to goods in case of crude oil and P.O.L. products; or
 - (iii). Advalorem wharfage on imports shall be collected on the C.I.F. value; in case of export cargo, on F.O.B. value and in case of coastal cargo on value indicated in the bill of coastal goods.
- (6). In case of 5 (i) and (ii) specified above, gross tonnage / measurement shall be reckoned with as specified in related document, such as out-turn report for export cargo, intake certificate duly signed by central excise, ullage certificate issued by ship's surveyor. In the absence of these

details, the tonnage / measurement arrived at by actual test check by the port trust administration shall be taken as gross tonnage / measurement.

- (7). Goods free of wharfage:
- (i). Cargo consigned to or by the Cochin Port Trust.
 - (ii). Bonafide passengers' and seamen's baggage and personal effects accompanying them.
 - (iii). Cargo temporarily landed from a vessel under repairs and reshipped into the same vessel after completion of repairs.
 - (iv). Cargo temporarily landed from a vessel which has entered the port owing to stress of weather and reshipped into the same vessel during the same voyage.
 - (v). Bonafide ships fittings of the same vessel.
 - (vi). Ships' sweeping provided that the entire cargo is landed at the port and that satisfactory proof is produced to the effect that the sweepings formed part only of the consignments for which dues have been paid. Porterage of such sweepings shall be arranged by the Steamer Agent or the owner of the consignment.
 - (vii). Sweepings collected on shore.
 - (viii). Sand or stone ballast.
 - (ix). Fodder accompanying livestock and not manifested as cargo.
 - (x). Cargo which have been shipped after wharfage have been paid to the port but re-landed and reshipped in the mooring by another vessel to suit the original vessel's convenience.
 - (xi). Pallets used for the export of palletised cargo from the wharves.
 - (xii). Half wharfage is payable in respect of the above items from 7 (i) to 7 (xi) the handling of which is undertaken by the Port Trust for each operation of landing or shipment, if dealt with at the wharf.
- (8). Cargo towed into and out of the RO-RO vessels without any Porterage activity, will attract only 50% of the applicable wharfage prescribed in the schedule. Accompanied baggage of passengers towed out of into the vessel will not attract any Wharfage.
- (9). Cargo meant for transshipment, reshipment or shut out cargo shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfage applicable to the particular item (cargo).
- (10). Ship stores, provisions for use of ship for consumption during voyage and coal or oil for bunker of the vessel shall be charged at 50% of the wharfage applicable to these items.
- (11). Port shall not arrange for the porterage at wharf for the following bulk cargo items and the owners shall make their own arrangements for handling them at their expense and risk:
- (i). Animal, birds, reptiles.
 - (ii). Cashew shell liquid.
 - (iii). Chemicals.
 - (iv). Coal, coke, wood charcoal & firewood.
 - (v). Edible oil.
 - (vi). Fertiliser and fertiliser raw material handled at Q 10 berth.
 - (vii). Goods free of wharfage.
 - (viii). Palm / coconut fatty acid.
 - (ix). P.O.L. and P.O.L. products except bitumen.
 - (x). Any other cargo handled through pipelines.

- (12). Any cargo discharged from the vessel to lighter vessels other than through alongside berth, 50% wharfage shall be recovered on such cargo at the rate specified for that cargo.

3.3. Demurrage Charges

3.3.1. Free Period

Sl. No.	Description	Free Period
1.	Import Cargo	7 days
2.	Export & transhipment cargo	12 days

Notes:

- (1). (i). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the date of last cargo discharged / landed from the vessel.
- (ii). Free period for export cargo shall commence from the actual date of admission of the cargo into the port premises.
- (iii). In case of salvaged goods, free period shall commence from the day following the notification of salvage by the receiver of wreck.
- (iv). In the case of export cargo after the free period demurrage shall accrue till the date of commencement of loading.
- (2). Both export and import cargo shall enjoy only one set of free period.
- (3). Demurrage shall be chargeable on all goods / cargo left in the port's transit sheds or yards beyond the expiry of free days at the rates prescribed in the respective schedule.

3.3.2. Schedule of Demurrage charges

Sl. No.	Description		For cargo assessed on unit rate	For cargo assessed on advalorem basis
			Rate per wharfage unit per day or part thereof (in Rs.)	Rate prescribed as % of wharfage applicable
I.	Import			
	1.	For the first 5 days	28.00	20%
	2.	For the next 10 days	56.00	25%
	3.	For the next 30 days	95.00	35%
	4.	Thereafter,	189.00	45%
II.	Export & Transhipment			
	1.	From 13 th day onwards	21.00	25%

Notes:

- (1). **Demurrage when adjacent berth kept vacant:**

Demurrage leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth / berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth / berths is / are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at a particular berth or for any other reason, shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such safeguard.

- (2). Demurrage @ 50% of the rates applicable will be charged on unaccompanied personal baggage / personal effects. All other conditions regarding free period etc. shall remain the same.

(3). Demurrage for shut out cargo

- (i). Any cargo brought into the port for shipment subsequently amended to another vessel and shipped out shall pay demurrage from the date of carting of the cargo into the port till the date of amendment of the vessel's name on which the cargo is alternatively shipped out.
- (ii). Demurrage on export goods brought in for shipment by a particular vessel and shut out though no fault of the shipper but subsequently shipped by another vessel shall be charged at the rates applicable for export cargo as per the schedule in the scale of rates for the entire period till the goods are shipped or removed from the port wharves.

3.4. Charges for use of wharf electric crane other than during the course of import / export operation. (Second operation)

(In Rupees)				
Sl.No.	Description	Unit	Coastal	Foreign
1.	Cargo on which wharfage is collected For lift upto 10 MT	Rate per ton or part thereof	84	140
2.	Cargo on which wharfage is not collected and for any other use. For lift upto 10 MT	Rate per ton or part thereof	168	280
3.	For opening or closing the hatch	Rate per shift of 8 hours per hatch	336	560

Notes:

1. The charges for opening or closing the hatch are recoverable only in the shift in which the hatch is worked.
2. The charges for the use of grab fitted to the crane shall be levied separately in addition to the charges.

3.5. Charges for using the port's grabs fitted to the shore cranes.

(In Rupees)				
Sl.No.	Description	Unit	Coastal	Foreign
1.	Upto 5 CuM. capacity grab Minimum Charges	Per hour or part thereof	126 630	210 1050
2.	Above 5 CuM. capacity grab Minimum Charges	Per hour or part thereof	210 1050	350 1750

3.6. Charges for light duty forklift trucks.

(In Rupees)				
Sl No.	For second & subsequent Operations	Unit	Coastal	Foreign
1.	For cargo handling or any other operations inside the wharf premises Minimum Charges	Per forklift truck per hour or part thereof	252 504	420 840

3.7. Requisition cancellation charges.

(In Rupees)

Sl.No.	Particulars	Unit	Rate
1.	In working days Two hours before availing the equipment.	Per equipment per requisition	350.00
2.	In Sundays and holidays Within two hours of availing the equipment	- do -	2100.00

Note:

If the cancellation of equipment on Sundays and holidays arises out of Port's decision, no cancellation charges shall be recovered.

3.8. Removal Charges.

(Rate in Rupees)

Sl. No.	Description	Within transit shed or open transit shed accommodation	From transit shed or transit accommodation to other sheds or import warehouses or to open storage area
	In the case of goods on which Wharfage is charged on the basis of:		
1.	Per ton / Per cum:	140.00	420.00
2.	Per each item:		
	(i). Motor car	105.00	210.00
	(ii). Motor cycle with or without side car, cycle & other carriages	70.00	105.00

Notes:

- After the expiry of the free storage period, the goods are liable to be removed at the discretion of the port, which shall attract the charges as per the schedule.
- Baggage or personal effects not accompanying passengers or seamen if landed at Emakulam wharf shall be removed direct to overflow shed or baggage hall at Emakulam wharf and removal charge at Rs.50.00 (Rupees Fifty only) per cubic metre shall be recovered.
- Removal charges leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth / berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth / berths is / are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at the particular berth, or any other reason shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such a safeguard.

CHAPTER -IV**CONTAINER RELATED CHARGES****4.1. Wharfage for Containers**

Sl. No.	Type of containers	Unit	Rate in Rupees			
			20'		40'	
			Coastal	Foreign	Coastal	Foreign
1.	Empty	Per Container	88.20	147.00	132.30	220.50
2.	Laden	"	420.00	700.00	630.00	1050.00
3.	House stuffed / de-stuffed	"	672.00	1120.00	1008.00	1680.00
4.	ICD containers—Laden	"	420.00	700.00	630.00	1050.00
5.	Hazardous	"	Rate 25 % more from normal containers			

4.2. Ground Rent on Containers

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof			
		20'		40' & above	
		Coastal (Rs.)	Foreign (US \$)	Coastal (Rs.)	Foreign (US \$)
1.	For Empty Containers				
	(i). First 3 days	Free	Free	Free	Free
	(ii). 4th day to 10th day	133.80	3	267.60	6
	(iii). 11th day to 15th day	267.60	6	535.20	12
	(iv). Thereafter	535.20	12	1070.40	24
2.	For Loaded Containers				
	(i). First 7 days	Free	Free	Free	Free
	(ii). 8th day to 15th day	133.80	3	267.60	6
	(iii). 16th day to 30th day	267.60	6	535.20	12
	(iv). Thereafter	535.20	12	1070.40	24
3.	Hazardous Containers				
	(i). First 7 days	Free	Free	Free	Free
	(ii). 8th day to 15th day	167.25	3.75	334.50	7.5
	(iii). 16th day to 30th day	334.50	7.5	669.00	15
	(iv). Thereafter	669.00	15	1338.00	30
4.	For Transshipment Containers				
	Empty Container				
	(i). First 15 days	Free	Free	Free	Free
	(ii). 16th day to 30th day	267.60	6	535.20	12
	(iii). Thereafter	401.40	9	802.80	18
	Laden Container				
	(i). First 30 days	Free	Free	Free	Free
	(ii). 31st day to 45th day	267.60	6	535.20	12
	(iii). Thereafter	401.40	9	802.80	18

Notes:**(1). Free Period.**

- (i). The free period for import containers will commence from the day after the day of landing of the last container from the vessel.
- (ii). The free period for export containers will commence from the time the container enters the port.

(2). In case of export container, the levy of ground rent shall cease when the nominated vessel commences loading.

(3). For the purpose of calculation of free period Customs holidays and port non-working days shall be excluded.

(4). The storage charges on abandoned FCL containers / shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

- (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line / consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

4.3. Stuffing and De-stuffing charges at CFS & Wharf.

Sl.No.	Description	Rate per container (In Rupees)	
		20'	40' and above
1.	For half container - Loaded	1150.00	1875.00
2.	For a full container - Loaded	2300.00	3750.00

Notes:

1. A container, which is stuffed or de-stuffed 50% or less of its normal capacity, such a container, is treated as half a container.
2. In case of LCL import / export cargo, the COPT shall collect the LCL cargo management charges at the wharfage rates prescribed in Schedule 3.1. of its existing Scale of Rates. Concession of 10% on the rates specified in the wharfage schedule will be allowed subject to a minimum of Rs.550/- for a 20' container, Rs.825/- for a 40' container and Rs.1100/- for a container above 40'.
3. Storage charges on containers (FCL / LCL loaded or empty) at Port Wharves and CFS.

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof			
		20' container		40' container	
		Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
1.	First three days	Free	Free	Free	Free
2.	4 th day to 15 th day	3.00	138.00	6.00	276.00
3.	16 th day to 30 th day	6.00	276.00	12.00	552.00
4.	Thereafter	12.00	552.00	24.00	1104.00

- (a). Free period will exclude any delay on the part of the port to stuff or destuff the container, as certified by the concerned officer authorised by the COPT.
- (b). Free period shall exclude Customs Holidays and port's non-operating days.
4. In the event of stuffing / de-stuffing of cargo necessitated for topping up the container, examination, accounting or proper stacking and such stuffing / de-stuffing of cargo results in 50% or less than 50% of cargo being stuffed / de-stuffed, in such cases only 50% of the stuffing de-stuffing charges will be collected.
 5. Free period and levy of demurrage charges on cargo shall be governed by the provisions prescribed in Schedule 3.3 of the Scale of Rates.

CHAPTER -V**MISCELLANEOUS CHARGES****5.1 Floating craft charges**

(In Rupees)			
Sl.No.	Category	Unit	Rate in Rupees
1.	Floating Crane		
	F.C. Periyar and Oil Skimmer M.V. Venad		
	Fixed booking charges	Per shift or part thereof	5000.00
	Lifting charges	Per ton	210.00
2.	Dredger – Nehru shatabdi	Rate per hour or part thereof	25000.00
3.	Mooring tug	Rate per tug per hour or part thereof	13300.00
4.	Pilot & other launch	Rate per launch per hour or part thereof	350.00
5.	Fire float	Rate per equipment per hour or part thereof	560.00
6.	L & T Poclain & Barge Vijaya		
	Fixed Charges	Per load per 8 hrs shift or part thereof	12000.00
	"	Per additional hour or part thereof	1500.00
	Loads above one load	Per load	1000.00

5.2. Charges for use of Barge Jetties.

Sl.No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	At Q 10 Area	Per jetty per month or part thereof	1,14,800.00
2.	Near South Coal Berth	- do -	1,26,000.00

5.3. Charges for Erecting Hoardings.

Sl. No.	Description	Rate (in Rs.)	Minimum charge per annum (in Rs.)
1.	Single sided hoardings:		
	(i). Per sq. mtr per year	2261.00	2800.00
	(ii). Per sq. feet per year	210.00	
2.	Double sided hoardings	50% over and above the rate for single sided hoarding	4200.00
3.	Dealer board	25% the rate for single sided hoarding	700.00

Notes:

1. The security deposit of Rs. 2500 should be paid in advance irrespective of the location of hoardings within the port limits.
2. The permission for the hoardings will be renewable annually and the rent will be payable in advance. The Port may, however, require at any time, on three months notice that the hoardings should be removed if the land is required for other purposes. In such cases proportionate charges will be refunded.
3. The grant of permission for putting up of hoarding will not confer any title or right in respect of the land.
4. If the hoarding is not removed on the expiry of the period of permission, the Port shall be entitled to remove such hoardings and sell them by public auction. The Port shall also have the right to recover the cost of such removal and other incidental expenses from the deposit amount or the sale proceeds of such materials used for hoarding.

5.4. License fee for the use of port's bunks

Sl. No.	Description	Rate per month or part thereof (in-Rs.)
Old Bunks		
1.	Measuring 2.5 M x 2.5 M	375.00
2.	Measuring 2.5 M x 1.5 M	300.00
3.	Measuring 3.0 M x 2.5 M	827.00
4.	Security deposit for two months	1060.00
New Bunks		
5.	T - Bunks 3 M x 1.5 M	736.00
6.	C - Bunks 2.5 M x 1.5 M	613.00
Security deposit will be 2 months licence fee		

Note:

New bunks are those bunks existing between the EDC building and Ernakulam Wharf gate, Western Side of Rubber Board building & southern side of Portage Office.

5.5. Fumigation charges for cotton.

Sl.No.	Description	Rate (in Rs.)
(i).	- Rate per square bale	12.60
(ii).	- Rate per round bale	8.40

5.6. Charges for issue of entry and clearance certificate.

Sl.No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Vessels not entering the port limits		
(i).	For Lash vessels anchored at outer sea	Per Certificate	4725.00
(ii).	For other vessels anchored at outer sea and proceeding with out discharging or taking in any cargo or passengers.		2380.00

5.7. License fees for jetties, piers etc.

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Jetties & piers	Rate per unit per annum	800.00
2.	Slipways	- do -	700.00
3.	Boatpen	-do -	335.00
4.	Inspection fees	Each Jetty / slipway from Each applicant	390.00

5.8. Charges for Oil pumping facilities.

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For use of port's berth, jetties, pipelines, pumping facilities for operation of transferring P.O.L products (other than landing and shipping)	Rate per ton per month or part thereof	14.00
2.	Exchange PIT facilities for transferring POL products from one installation to another through pipelines at Cochin Oil Terminal.	-do-	7.00

5.9. Charges for the use of Port's Dry Dock.

Sl.No.	Description	Rate (in Rs.)
1.	For the first day	26,600.00
2.	For every subsequent days	13,300.00

5.10. Charges for use of Port's Plants and Appliances

Sl.No.	Description	Unit	Rate per equipment (in Rs.)
1	Fender pontoons	Per day or part thereof	4900.00
2	12 ton stationary crane at dry dock	-do-	2240.00
3	Slipway	-do-	1120.00
4	Fire tender or fire pump	Per hour or part thereof	350.00
5	Portable welding plant	-do-	280.00

Notes:

- Equipment shall be spared for use subject to availability during the working hours notified by the Cochin Port Trust from time to time, based on the priority of requisition determined by the Cochin Port Trust. Equipment shall be used normally within the limits of port.
- The charges will commence from the time equipment is moved (unless otherwise specified in the schedule) till the time they are discharged.
- When the equipment requisitioned is required for a longer period than initially required, fresh requisition shall be filed one hour before the expiry of the initial requisition period.
- Cancellation of requisition:
 - Cancellation of requisition shall be made at least 2 hours before the commencement of period for which the service is requisitioned.
 - Cancellation charge of requisition shall be as per the rate as specified in the respective schedule or a minimum of Rupees one hundred (Rs.100), whichever is higher. Cancellation charges shall not be refunded. However, if the port, in order to suit its' convenience, does not supply the equipment as per the requisition, requisition cancellation charge shall not be collected.
- If an equipment is intended to be used for any purpose outside the port limits, the rates for such use shall be 200% of the respective rates for the equipment, unless otherwise specified.
- The port shall only man and work the cranes. The labour for slinging and un-slinging the cranes shall be provided by the user concerned.

5.11. For taking photography or videography.

Sl.No.	Description	Unit	(Rate in Rs.)
1.	Making cinema / documentary by movie camera.	Per day or part thereof per party	11,200.00
2.	Wharf / CFS operations:		
	(i). Videography by video camera	"	700.00
	(ii). Photography by Still Camera	"	350.00

5.12. Weighing charges

Sl.No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	Weighing scale		
	(i). For using weighing scale	Rate per ton or part thereof	7.70
	(ii). Issue of Weight Certificate	Rate per vehicle per day	30.80
2.	Weigh bridge		
	(i). For Bulk cargo	Rate per ton or part thereof	4.20
	(ii). Other cargo		9.80
	(iii). Issue of weight certificate	Rate per vehicle per day	30.80

5.13. Charges for Light duty mobile crane

Sl.No.	Description	Rate per hour or part thereof (In Rs.)	Minimum charges (In Rs.)
(i).	Inside wharf premises		
	(a). Upto 10 tons crane capacity	1050.00	2100.00
	(b). Above 10 tons crane capacity	1750.00	3500.00
(ii).	Outside wharf premises		
	(a). Upto 10 tons crane capacity	2100.00	4200.00
	(b). Above 10 tons crane capacity	3500.00	7000.00

5.14 Toll Charges

Sl.No.	Vehicle	Per day charge per vehicle (In Rs.)	Annual charge per vehicle (In Rs.)
1.	Two wheelers	3.00	210.00
2.	Three wheelers	4.00	280.00
3.	Four wheelers & LCV	7.00	700.00
4.	Buses, lorries, heavy trucks etc.	10.00	1120.00
5.	Tourist buses		
	(i). Capacity - less than 20 Passengers	28.00	1400.00
	(ii). Capacity - 20 or more Passengers	55.00	1400.00

CHAPTER -VI**ESTATE RENTALS****General Note to Chapter-VI:**

All the conditions / notes stated hereinunder to govern the rates prescribed in this Chapter-VI of the Scale of Rates shall apply to the extent they are not inconsistent with the conditions prescribed in the Land Policy guidelines announced by the Government in February / March 2004. In case of disagreement, the conditions prescribed by the Government in the Land Policy guidelines shall prevail.

6.1. Lease rent of land – Permanent lease

A.	RATE OF LEASE RENT OF LAND APPLICABLE TO THE LESSEES AS ON 31.12.95, WITH EFFECT FROM 1.1.96.		
		Rate per acre per annum (In Rs.)	Rate per are per annum (In Rs.)
(i).	Category- I: Land with water frontage	1,63,800.00	4,055.00
(ii).	Category- II: Land with Railway siding.	1,63,800.00	4,055.00
(iii).	Category- III: Land without water frontage and railway siding	1,09,800.00	2,715.00
(iv).	Category-IV: Land for office, Banks, shops, Hotels etc.,	1,09,800.00	2,715.00
(v).	Category- V: Land for residence	46,800.00	1,155.00
(vi).	Special Category	1,83,500.00	4,535.00
	The rate of lease rent shown above will be increased at a uniform rate of 5% every year from the date of original notification of these rates till March 2004 with an option to refix the base after every 5 years. Subsequently, to March 2004, these rates shall be escalated by 2% per annum.		
(II).	RATE OF LEASE RENT OF PORTS LAND FOR RENEWAL OF EXISTING LEASE AND ALLOTMENT OF LAND ON OR AFTER 1.1.96.		
(i).	Category – A - Residential Purpose	1,70,000.00	4,200.00
(ii).	Category – B - Industrial Purpose	2,50,000.00	6,200.00
(iii).	Category – C – Commercial Purpose	3,40,000.00	8,400.00
	The rate of lease rent shown above will be increased at a uniform rate of 5% every year from the date of original notification of these rates till March 2004 with an option to refix the base after every 5 years. Subsequently, to March 2004, these rates shall be escalated by 2% per annum.		

The above rates shall be made applicable to the following cases:	
(i).	To all new leases by allotment from 1.1.96
(ii).	To all existing leases which are renewed on or after 1.1.96
(iii).	To all cases of transfer of lease granted from 1.1.96
B.	EXTENSION OF LICENCE PER IOD
Additional licence fees @ 50% of licence fee applicable shall be payable for granting extension of licence period beyond the normal 2 year period of licence.	
Explanation	
Rate of licence fee will be the same as the lease rent applicable to the category of land concerned.	
C.	RATES FOR SUB LEASING
The sub lease levy shall be payable with effect from 1.1.96 at the following rates:	
	Rate per 10 sq. mtr. per month
(i).	Godown space
	Rs.100.00
(ii).	Office space accommodation
	Rs.125.00

6.2 Lease rent of land – Temporary lease.

Sl. No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
I.	Covered space	
1.	Fort Cochin Wharf covered storage under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
	In future all will be treated as covered space. In case warehouse is allotted to the parties for the use of office accommodation, 20% rent will be levied in addition to the above.	
II.	Open space	
	Fort Cochin wharf open storage under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	
1.	Commercial purpose	170.00
2.	Industrial Purpose	100.00
3.	Hard Surface Area	200.00
4.	Minimum charges for 1, 2 & 3 above.	500.00
III.	Warehouse	
		Rate per 10 sq. mtr. or less per month or part thereof. (In Rs.)
1.	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
2.	Under leases for periods:	
a.	Exceeding one year but not exceeding 3 years	400.00
b.	Exceeding 3 years but not exceeding five years.	400.00
	In future all will be treated as covered space. In case warehouse is allotted to the parties for the use of office accommodation, 20% rent will be levied in addition to the above.	
IV.	Shed except 'M' shed at low wharf	
1.	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
2.	Under leases for periods:	
a.	Exceeding one year but not exceeding 3 years	400.00
b.	Exceeding 3 years but not exceeding five years.	400.00

Sl. No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. Or less per month or part thereof (in Rs.)
V.	'M' shed at low wharf	
	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
VI.	Rent for open storage space on Willingdon Island	
	1. Commercial purpose	170.00
	2. Industrial Purpose	100.00
	3. Hard Surface Area	200.00
	4. Minimum charges for 1,2 & 3 above.	500.00
	5. Pallets Rent for open storage space for storing pallets shall be charged on the basis of rates given at Sl. 1 to 4 above.	
VII.	Rent for office accommodation leased to parties on area basis	
		Rate per sq.mt. or part thereof per month or part thereof. (in Rs.)
	1. Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	70.00
	Minimum charge	700.00
VIII.	Rent for fumigatorium for storage of export cargo	Rs.20.00 per 10 sq.mtr. or less per day or part thereof
IX.	Way leave charges	
	1. Way leave charges for laying pipelines through port's land	Rs.100.00 per sq.mtr. for the area occupied by pipeline/year.
	Note: The area occupied will be calculated by multiplying the actual length of the pipelines with the width which will be taken as (a). For pipelines of 80 M.M. or less: 0.3. metre (b). For other pipelines: the actual width occupied by the line plus 0.3 metre.	
	Note: For the items covered under VI to IX above, in accordance with the policy guidelines communicated by the Govt. vide letter dated 1.4.95, all charges / rates will be increased every year @ 5% of the base rate from the date of original notification of these rates till March 2004. Thereafter, the rates will be increased by 2% per annum as per the revised guidelines on land policy issued by the Government in February / March 2004.	